Nr 12

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK DRUGI Warszawa, 15 — 31 lipca 1949 CENA 25 ZŁ

W NUMERZE:

NAPĘD TURBINOWY

MOTORYZACJA WOJSKA

RESORY PIÓROWE

SPORT

5 LAT MOTORYZACJI

Rocznica powstania PKWN zbiega się dla nas kierowców z rocznicą powstania, nowej polskiej motoryzacji. Rozwój motoryzacji łączy się bowiem ściśle z naszymi osiągnięciami politycznymi.

Manifest PKWN z 22 lipca 44 r. stworzył po raz pierwszy w Polsce podstawy do pełnego rozwoju własnej techniki i przemysłu. Rzucone śmiało przez władzę ludową i partię hasło: „Polska Ludowa — to Polska zmotoryzowana", nawet nam kierowcom wydawało się w roku 1944 niezwykle trudne do zrealizowania. Zadanie, które w jakimkolwiek kapitalistycznym kraju byłoby nie tylko nie do przeprowadzenia, ale wręcz nie do pomyślenia, w państwie Ludowym, w niezmiernie krótkim czasookresie. stało się rzeczywistością.

I tu właśnie splata się narodzenie polskiej motoryzacji, problemu. którego sanacja w ciągu lat 20 nie zdołała nigdy rozwiązać, z manifestem PKWN.

Unarodowienie przemysłu, reforma rolna, planowa gospodarka, zlikwidowanie zależności od wyzyskującego nas kapitału zagranicznego, to właśnie materialne bazy naszego szybkiego rozwoju. Zrozumienie i zapał polskiej klasy robotniczej, pracującej po raz pierwszy dla siebie, dla całego narodu, a nie dla drobnej garstki wyzyskiwaczy, ludowa władza prowadząca słuszną politykę sojuszu z krajem o najpotężniejszym potencjalnie przemyśle motoryzacyjnym, naszym najlepszym przyjacielem Związkiem Radzieckim, oraz z bliskimi nam krajami demokracji Ludowej — to dalszy czynnik, który stał się twórcą naszej silnej już dziś motoryzacji.

W przeciągu 5 lat władzy sanacji i kapitału tabor motorowy Polski osiągnął liczbę 52571 jednostek. W ciągu 5 lat rządów ludowych, rozpoczynających budowę motoryzacji od podstaw, tabor pojazdów mechanicznych wzrósł do liczby 123000. Po raz pierwszy na wsi polskiej pojawiły się jaskółki lepszej przyszłości, uwalniające chłopa od wysiłku nadmiernej pracy — ciągniki, których kilkanaście tysięcy walczy dziś o podniesienie dobrobytu wsi.

Równolegle z importem samochodów, od pierwszej chwili przystąpiła Ludowa Polska do budowy własnego przemysłu motoryzacyjnego. To, na co za sanacji czekaliśmy lat 15, już w drugim roku po wojnie, mimo całkowitego zniszczenia naszej gospodarki przez faszystowskiego okupanta, stało się rzeczywistością. Powstał projekt własnego samochodu ciężarowego „Star", projekt motocykla „SHL" i „Sokół", uruchomiona została wzmożona produkcja ciągników „Ursus". Zamierzenia inżynierów i techników klasa robotnicza wkrótce wprowadziła w czyn, dając gospodarce narodowej tysiące ciągników i motocykli, pierwsze własne samochody.

Równocześnie z walką o stworzenie motoryzacji silnej podstawy materialnej, rozpoczęła się w myśl manifestu PKWN walka o nowego człowieka, o nowego kierowcę.

Wszechstronne szkolenie młodzierzy na specjalistów technicznych, na dobrych kierowców. Doszkalanie starych kadr. Troska o wychowanie ideologiczne, o socjalistyczne podejście do pracy, troska o stałą poprawę warunków bytu pracowników motoryzacji — to dalsza realizacja zasad manifestu PKWN, dalsza walka o zmotoryzowaną Polskę Ludową.



W piątą rocznicę odzyskania niepodległości zwracają się nasze myśli i uczucia ku kierownikom nawy państwowej, których wysiłki i trud zapewniły Polsce pomyślny rozwój i wzmpeniły jej suwerenność.



Wzrasta krajowa produkcja pojazdów mechanicznych i sprzętu motoryzacyjnego. Fabryki ogumienia przekroczyły już przedwojenną produkcję i w ostatnim roku Planu Sześcioletniego będą w stanie całkowicie zaspokoić potrzeby naszego rynku.

MOTOCYKLE NA RATY

Z dniem 10 lipca br. sklepy detaliczne „Motozbytu" rozpoczęły od dawna zapowiedzianą sprzedaż ratalną motocykli krajowych „SHL" i „Sokół". Cena ratalna motocykla wynosi 103 tys. zł. wraz z kosztami inkasa i dyskonta weksli. Suma ta rozkładana jest na 12 rat, przy czym nabywca wpłaca gotówką 15. tys. zł, następnie zaś w odstępach miesięcznych wpłaca 11 rat po 8 tys. zł. Na życzenie nabywcy wpłata gotówkowa może być wyższa, a ilość rat mniejsza.

Do korzystania ze sprzedaży ratalnej uprawnieni są pracownicy fizyczni i umysłowi, zrzeszeni w Związkach Zawodowych oraz chłopi — członkowie Związku Samopomocy Chłopskiej. Prawo to przysługuje również zawodowym wojskowym, funkcjonariuszom KBW i MO. Przy kupnie sporządzona zostaje umowa w 2 jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden otrzymuje nabywca, drugi zaś pozostaje w aktach sklepu.

Nabywca obowiązany jest złożyć zaświadczenie z miejsca pracy o wysokości miesięcznych dochodów, ich źródle i ewent. obciążeniu — zwłaszcza z tytułu kupna ratalnego innego artykułu. Zaświadczenia te winny być sporządzone według ustalonych wzorów, które znajdują się w każdej placówce „Motozbytu". Jednocześnie nabywca musi przedstawić zaświadczenie administracji domu lub komitetu blokowego, stwierdzające jego miejsce zamieszkania, przy czym każdorazowa zmiana adresu winna być zakomunikowana sprzedawcy, dopóki wszystkie raty nie zostaną zapłacone. Dalej złożyć należy 11 weksli (blankiety wekslowe nabyć można również na miejscu), zaopatrzonych w żyra 2. osób, które muszą przedstawić takie same zaświadczenia o wysokości dochodów i miejscu zamieszkania, jak i nabywca. Żyrant nie może być jednak żyrantem innych nabywców, którzy dokonali zakupu ratalnego w cetnralach handlu państowwego.

Zakupywany motocykl musi być ubezpieczony na koszt i nazwisko nabywcy, przy czym na czas spłaty rat, polisa ubezpieczeniowa zostaje scedowana na „Motozbyt", a po uiszczeniu ostatniej raty zostaje przekazana właścicielowi motocykla.

W ten sposób sprawa sprzedaży na raty motocykli dla świata pracy, której projekt „Motozbyt" opracował jeszcze w początkach br. — została ostatecznie zatwierdzona przez władze nadrzędne i wprowadzona w życie. Chodzi teraz tylko o to, by sklepy „Motozbytu" dysponowały dostateczną ilością sprzętu dla pokrycia całego zapotrzebowania, jak bowiem wiemy, motocykle cieszą się ostatnio wielkim powodzeniem i wszystko, co dostarczają fabryki jest natychmiast sprzedawane.

M. K.

Karosujemy Fiaty na Węgrzech

„Motozbyt" zawarł umowę z węgierskim przedsiębiorstwem państwowym „NIK" w sprawie skarosowania na podwoziach Fiat 666 RN — 45 autobusów. Karoserie wykona firma „Ikarus". Nadzór nad całokształtem prac sprawować zaś będzie specjalny delegat PKS-u. Praca ukończone zostaną w ciągu 3 miesięcy od daty otrzymania podwozi. Nadejścia gotowych wozów do kraju spodziewać się możemy mniej więcej za pół roku.

K.

„Sokoły" w Moskwie

Dwa motocykle polskiej produkcji „Sokół" odjechały na Wystawę Przemysłu do Moskwy.

Jeden produkcji seryjnej, a drugi specjalny, chromowany z barwnym bakiem.

Kos.

250 autobusów zakupił „Motozbyt"

W ciągu najbliższych 5 miesięcy otrzymać mamy z Francji 250 Chaussonów typu APH. Podpisana w tej sprawie umowa przewiduje również dostawę części zamiennych wartości 20% zakupu oraz zestawów narzędzi, niezbędnych do montowania tych wozów.

Nowe wozy, podobnie jak ostatnio, sprowadzane — posiadać będą mniejszą ilość miejsc siedzących, celem zwiększenia pojemności i przelotności — pomieścić będą mogły po 60 osób. Siedzenia pokryte zostaną plastikonem.

Poczynione zostały też na żądanie „Motozbytu" pewne udoskonalenia techniczne, jak np. zaopatrzenie hamulców w urządzenia przeciw zamarzaniu. Na uwagę zasługuje również nowa instalacja ogrzewania, zapewniająca nawet przy dużych mrozach utrzymanie wewnątrz autobusu temperatury + 15°.

Nowozakupione wozy wzbogacą tabor MZK - Warszawa, PKS-u i polskich Linii Lotniczych „Lot".

M.

Nowy rozkład jazdy „Orbisu"

Ministerstwo Komunikacji wydało nakładem „Orbis" urzędowy rozkład jazdy na okres letni.

Wydawnictwo obejmuje rozkład jazdy i komunikacji kolejowej, samochodowej Państwowej Komunikacji Samochodowej, wodnej śródlądowej i przybrzeżnej oraz lotniczej wewnętrznej i międzynarodowej. Do rozkładu dołączone są mapki komunikacji kolejowej i PKS. Wydawnictwo otrzymało ładną szatę graficzną i 16 ilustracji turystycznych.

Zmiana rozkładu jazdy jest w okresie letnim już niemożliwa. Umotywowanie życzenia w tej sprawie może składać każdy w Radzie Narodowej na okres zimowy do 15 sierpnia. W opracowywanym rozkładzie jazdy zimowym będą uwzględniane dalsze udogodnienia w pociągach dowożących ludzi do pracy.

1944 22. VII 1949

5 lat motoryzacji wojskowej

Służba samochodowa wzmocniła siłę obronną Wojska Polskiego



Kolumny samochodowe Odrodzonego Wojska Polskiego w czasie 1-szo majowej defilady demonstrowały potęgę naszej motoryzacji.

Widok długich kolumn furmanek, załadowanych wojskiem, amunicją i żywnością, tarasujących drogi wrześniowego odwrotu, zaścielających je trupami ludzi i koni, był symbolem „motoryzacji" o której tyle przez 20 lat mówiła sanacja. Drugim symbolem był wówczas przemykający gdzieniegdzie bokiem samochód osobowy obładowany pierzynami uciekających do Rumunii dostojników".

Jakże inaczej wyglądała motoryzacja wkraczających do kraju u boku Armii Radzieckiej w pamiętnym lipcu 1944 roku oddziałów polskich. Niekończące się szeregi czołgów, samochodów i altylerii zmotoryzowanej dały dowód siły i potęgi motoryzacji Odrodzonego Wojska Polskiego zrodzonej na bazie sojuszu i przyjaźni ze Związkiem Radzieckim i jego Armią.

Obydwa obrazy mają głęboką wymowę. Tragiczny wrzesień 1939 roku odsłonił sanacyjny „mit" o wyposażeniu technicznym i „nowoczesności" naszej przedwojennej armii. Ujawnił brak samochodów, czołgów i lotnictwa, którego źródła spoczywały w słabości ekonomicznej kraju rządzonego przez wielki kapitał rodzimy i zagraniczny częstokroć zaś wręcz niemiecki.
Roświetlił starannie tuszowane złodziejstwa i szalbierstwa sanacyjnych „generałów" ściśle związanych z kliką kapitalistycznych „dostawców" bogacących się na obronności Państwa, na ofiarach (FON itp.) składanych przez naród odczuwający groźbę agresji faszystowskich Niemiec.

Ujawniła się zdrada sanacji powiązanej wspólną z hitlerowcami nienawiścią do ZSRR. Brak dążności do rozwoju potęgi technicznej naszej armii, oparcie jej na przestarzałej kawalerii miało wystarczyć dla „wojennych planów" sanacyjnych wodzów — marszu u boku pancernych armii faszystów niemieckich na Związek Radziecki.

Nic więc dziwnego, że na bazie tej armia przedwrześniowa nigdy nie mogła stać się w pełni nowoczesną, zmotoryzowaną siłą zbrojną. Stało się nią dopiero Odrodzone Wojsko Polskie stworzone w oparciu i przy pomocy Związku Radzieckiego.

OD RIAZANIA DO LUBLINA

Kolebką motoryzacji naszej Armii było historyczne podmoskiewskie miasto Riazań. Tu w gmachu oficerskiej szkoły samochodowej Armii Radzieckiej szkoliły się pierwsze kadry oficerów wojsk zmotoryzowanych.

Wkrótce z pomocą wojsk radzieckich fachowców i instruktorów powstała nasza własna oficerska szkoła samochodowa, która rozpoczęła regularne zaopatrywanie tworzących się jednostek w oficerów specjalistów samochodowych.

Równocześnie ze szkoleniem kadr Armia Radziecka przekazała nam bogate wyposażenie. Otrzymaliśmy samochody i ciągniki. Stworzono bazy naprawcze, jednostki otrzymały samochody specjalne jakich w przedwrześniowym wojsku w ogóle nie znano.

Pierwsza Dywizja wyruszająca na bój przeciw hitlerowcom była już w pełni nowoczesną, zmotoryzowaną jednostką. Taką samą jednostką był również Pierwszy Korpus Polski w ZSRR.

Wraz z szybkim rozwojem Wojska Polskiego przy stale wzrastającej pomocy technicznej Armii Radzieckiej stworzone zostały z kolei pierwsze wielkie, samodzielne jednostki służby samochodowej, bataliony i pułki samochodowe. Wkraczające w pamiętne dni lipca 1944 roku do kraju oddziały polskie wielokrotnie przewyższały już ilością posiadanego sprzętu motorowego ilość samochodów jaką dysponowało całe przedwrześniowe wojsko.

Dzięki temu między innymi Odrodzone Wojsko Polskie mogło wziąć udział w dalszej zwycięskiej walce u boku Armii Czerwonej aż do pokonania Niemiec hitlerowskich i zdobycia Berlina.

SAMOCHODZIARZE I i II AWP TWÓRCAMI TRADYCJI MOT. WOJSK.

Powstałe pod kierownictwem PKWN-u na wyzwolonym terenie polskim I i II Armia Wojska Polskiego stanowiły nie tylko potęgę bojową dysponującą ogromną siłą ognia, lecz zdolną również dzięki pełnemu zmotoryzowaniu, zaopatrzeniu w polowe bazy naprawcze, bogate magazyny części zapasowych i sprzętu rezerwowego, dostarczone przez ZSRR, do szybkich manewrów i zadawania skutecznych ciosów nieprzyjacielowi.

Równocześnie z nasycaniem nowotworzących się jednostek sprzętem motorowym I i II Armia natychmiast przystąpiły do szeroko zakrojonego szkolenia kierowców wojskowych, mechaników i oficerów służby samochodowej. Z pomocą radzieckich instruktorów pozostała po sanacji luka w postaci braku dostatecznych ilości wyszkolonych kadr oficerskich i technicznych została zapełniona.



Naczelne dowództwo Wojska Polskiego żywo intersuje się osiągnięciami i pracami Służby Samochodowej.

Probierzem sprawności naszej motoryzacji i wyszkolenia młodych kadr samochodziarzy stała się wielka ofensywa styczniowa i późniejsze walki na terenie Niemiec. Długie marsze, znaczne oddalenie od baz zaopatrzenia szybkość manewrowa, która zadecydowała częstokroć o wspaniałych zwycięstwach I i II Armii dowiodły, że tak jakość sprzętu motorowego dostarczonego nam przez bratnią Armię Czerwoną jak i wyszkolenie żołnierzy Służby Samochodowej szkolonych przez instruktorów radzieckich, stoi na wysokim poziomie.

W walce z faszystowskim najeźdźcą zahartowała się ideologiczna postawa młodych wojsk samochodowych. Bohaterstwo kierowców i oficerów służby samochodowej I i II Armii, wspólnie przelana z żołnierzami - kierowcami Armii Radzieckiej krew, stworzyły młodej, polskiej służbie samochodowej piękną bojową tradycję, związały ją nierozerwalnym sojuszem z najpotężniejszą Armią świata — Armią Radziecką.

MANIFEST LIPCOWY PODSTAWĄ ROZWOJU I SIŁY MOTORYZACJI WOJSKOWEJ

Bazą dalszego rozwoju motoryzacji wojskowej stał się manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego.
Gruntowna zmiana ustroju społecznego, unarodowienie wielkiego przemysłu, zlikwidowanie obszarnictwa i mechanizacja rolnictwa, włączenie bogatych zakładów przemysłu metalowego i kopalń Ziem Odzyskanych, dalsze zacieśnienie współpracy politycznej i gospodarczej ze Związkiem Radzieckim i jego dalsza bezinteresowna pomoc zdecydowały od pierwszej chwili istnienia Ludowej Polski o sile i rozwoju motoryzacji wojskowej.

Przedterminowe wykonanie planu trzyletniego przez bohaterską klasę robotniczą stworzyło nam w niezmiernie krótkim czasie bazę przemysłową w postaci własnych fabryk i samochodów (Star 20), motocykli i traktorów. Równocześnie rozszerzone bardzo znacznie zostało zaplecze motoryzacji wojskowej w postaci rozbudowania przemysłu pomocniczego i wyposażenia w nowy sprzęt motorowy.

Ujednolicenie typów samochodów na cywilnym rynku rekwizycyjnym, zasilanie go w tysiące nowych importowanych samochodów, rozbudowa sieci stacji obsługi, zakładów naprawczych, stacji benzynowych, dróg kołowych to dalsze elementy świadczące o wzmocnieniu przez plan trzyletni podstaw motoryzacji wojskowej.
Plan trzyletni był dla motoryzacji wojskowej założeniem fundamentów rozwoju. Dokonana w tym okresie odbudowa zniszczeń wojennych i wzmożenie produkcji przemysłowej zapewniła jej zaplecze gospodarcze. Plan sześcioletni u którego progu stoimy, dzięki szerokiemu ujęciu zagadnienia motoryzacji, stworzeniu własnych fabryk samochodów, motocykli i ciągników zapewni motoryzacji wojskowej znaczne wzmożenie jej baz materialnych, dzięki któremu będzie mogła ona jeszcze skuteczniej wzmocnić siłę obronną Wojska Polskiego.

PRACA DLA PAŃSTWA—SZKOLENIE—NASZE NOWE ZADANIA

W dobie pokojowego rozwoju przed motoryzacją wojskową stanęły niemniejsze zadania. Pomoc w pierwszych trudnościach komunikacyjnych i w odbudowie kraju pozyskała żołnierzom samochodziarzom powszechne uznanie. W obronie ludowego Państwa, rozbudowującego przemysł i motoryzację, wzięli samochodziarze udział w walkach przeciw kierowanym przez reakcję i obcych agentów bandom, przeciw grasującym w Karpatach faszystom ukraińskim.

Równocześnie szeroko otwarły się w Ludowym Wojsku Polskim drzwi szkół oficerskich i kursów specjalnych dla synów robotników i chłopów. Wysoko postawione zostało wyszkolenie wojskowe i ideologiczne żołnierzy służby samochodowej. Sieć sal motoryzacyjnych we wszystkich jednostkach Wojska Polskiego, liczne kursy specjalne, własne wydawnictwa fachowe, wszczepianie młodym samochodziarzom najlepszych tradycji bojowych żołnierzy I i II Armii, bohaterskich oddziałów partyzanckich Armii Ludowej tworzy nowy typ żołnierza - kierowcy świadomego politycznie rozumiejącego znaczenie motoryzacji dla Wojska i budującego socjalizm kraju, szanującego samochód jako wspólne mienie całego narodu.

Dzisiejsi oficerowie i żołnierze jednostek samochodowych to zdolni przedstawiciele klasy robotniczej i chłopów, stanowiący rękojmę stale wzrastającej siły bojowej Odrodzonego Wojska Polskiego, stojącego na straży bezpieczeństwa naszej pokojowo pracującej Ojczyzny przed grabieżczymi zakusami imperialistów.

WE WSPÓLNYM WYSIŁKU Z KLASĄ ROBOTNICZĄ DO SILNEJ MOTORYZACJI

Żołnierze i oficerowie służby samochodowej w pełni zrozumienia przyłączyli się do wysiłków klasy robotniczej w budownictwie socjalizmu. Ruch wzorowych kierowców i warsztatowców - racjonalizatorów masowo ogarnął wszystkie jednostki Wojska Polskiego przynosząc wielkie oszczędności na przebiegu międzynaprawczym, paliwie i smarach, ogumieniu i zmniejszeniu zużycia części zamiennych i warsztatogodzinach.

Postawą swą żołnierze służby samochodowej dowiedli, że rozumieją, iż siła motoryzacji wojskowej leży w wynikach walki klasy robotniczej o rozbudowę przemysłu i wypełnienie planów gospodarczych.

SŁUŻBA SAMOCHODOWA WP NA STRAŻY POKOJU

W ciągu 5 lat dzielących nas od chwili powstania ludowego Państwa motoryzacja wojskowa z załążka, jakimi były oddziały samochodowe jednostek polskich w ZSRR, stała się jedną z zasadniczych jego części. Dzięki sojuszowi z krajem o najpotężniejszym przemyśle świata, Związkiem Radzieckim i szybko wzrastającej sile naszego własnego przemysłu, dzięki stałemu szkoleniu wojskowemu i ideologicznemu służba samochodowa wzmocniła siłę Odrodzonego Wojska Polskiego, wzmagając z tym obronność naszej ludowej Ojczyzny.

Siłę tę wzmacniać będziemy nadal pomni wspaniałych tradycji bojowych i ofiarnie przelanej krwi naszych kolegów samochodziarzy I i II Armii, naszych przyjaciół żołnierzy wojsk samochodowych Armii Radzieckiej.

Związani nierozerwalnym przymierzem ze Związkiem Radzieckim, krajami demokracji ludowej, narodami miłującymi pokój, wsystkimi walczącymi o swą wolność z kapitalistycznym i kolonialnym wyzyskiem, stać będziemy twardo przeciw wszelkim zakusom imperialistów na pokój świata i wolność Naszej Ojczyzny.



Stałe ćwiczenia i wyjazdy na obozy letnie podnoszą stopień wyszkolenia kierow-



Wąsowski Kazimierz, majster ślusarski stale myśli nad usprawnieniem produkcji. Ręczne wycinanie otworu pilnikiem przy wykonywaniu tarcz dociskowych, zastąpił specjalnymi nożami pod prasą.

Pół miliona ludzi pracuje dla motoryzacji

W huku młotów i szumie obrabiarek, przy stołach biur konstrukcyjnych, tysiące robotników tworzy w codziennym twardym wysiłku naszą motoryzację. Z roztętnionych nowym socjalistycznym stylem pracy — współzawodnictwem fabryk, które 5 la temu były stertą gruzu i spalonego żelastwa, wychodzą pierwsze polskie samochody, traktory i motocykle.

Setki murarzy pracowników budowlanych wznosi nowe zakłady i fabryki na Żeraniu i w Szczecinie.

Tysiące robotników odbudowuje niezbędne dla motoryzacji drogi i mosty zniszczone przez hitlerowców. Powstają nowe magistrale ruchu kołowego z największą budową Europy trasą W—Z na czele.

Gęstą więzią połączeń ciężarowych i osobowych opasał transport samochodowy całą Polskę przyspieszając wymianę towarową i rozwój gospodarczy.

Dziesiątki tysięcy kierowców ciężarówek i osobówek mechaników, konduktorów i dyspozytorów w odpowiedzialnej codziennej pracy realizuje prawdę o nowym stosunku człowieka do pracy. Dopomaga przez wzmożenie oszczędności do zbudowania socjalizmu.

Rozpoczęli walkę o socjalistyczną wieś na której zniknie nadmierny wysiłek człowieka i wyzysk kapitalistyczny bogatego chłopa, nasi dzielni traktorzyści i traktorzystki.

Równocześnie szkoli się i kształtuje ideologicznie młode pokolenie budowniczych motoryzacji. Setki kierowców i traktorzystów wychowanych w duchu socjalistycznej pracy w PO Służba Polsce zasila rok rocznie wielki zespół pracowników motoryzacji. Liczne szkoły fachowe, licea samochodowe katedry samochodowe politechnik, zapewniają rozrastającej się motoryzacji dopływ kadr technicznych.

Obok przodownika pracy Jana Borka z Ursusa pracuje dla motoryzacji stojącej na usługach budującego socjalizm kraju profesor Studziński z Politechniki Warszawskiej i Brzosek Anna wzorowa konduktorka PKS, kierowca Modliniak, traktorzysta Skrzywan Franciszek, robotnik drogowy z magistrali Łódź—Wrocław Kacperski Józef i inżynier konstruktor Pachulski.

Wypełniony zostanie plan sześcioletni baza Polski Socjalistycznej i potężnej motoryzacji.

wz.



Wysokie nagrody pieniężne otrzymali pracownicy PKS za osiągnięcia w racjonalizacji pracy. Góreski St. (po lewej) wynalazł sposób renowacji stabilizatorów; natomiast Kozbiał R. skonstruował przyrząd do przetaczania taśm do hamulców.

Rosną ludzie

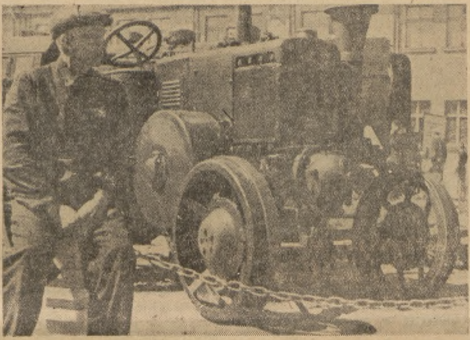
Robotnik **Zieliński Alfons** mianowany został w uznaniu wybitnych zasług w pracy dyrektorem Zakładów Obsługi Rolnictwa w Toruniu. Nazwiska robotników awansowanych na najodpowiedzialniejsze sanowiska w produkcji i administracji zakładów i przedsiębiorstw motoryzacyjnych możnaby cytować setkami. Są wśród nich tokarze jak **Imieliński Roman** z Wrocławia, szlifierze i monterzy jak **Gerth Bernard** i **Garyga Ignacy**, robotnicy jak kierownik przedsiębiorstwa przewozowego **Franciszek Czyżyk**, kierowcy jak **Olejniczak Stanisław.**

Awansowani z pośród robotników kierownicy i dyrektorzy przedsiębiorstw, kierownicy działów i biur — to nowa wyrosła na bazie socjalistycznego współzawodnictwa pracy, na bazie zmiany stosunku robotnika do pracy, zrozumienia zaszłych przemian społecznych, robotnicza i chłopska inteligencja techniczna.

Osiągnięcia awansowanych robotników, osiągnięcia w pracy na kierowniczych stanowiskach wykazały ofiarność z jaką klasa robotnicza pracuje dziś dla swego państwa.

Równocześnie zaś dowiodły o tym jak wiele talentów i zdolności posiada klasa robotnicza, które dopiero w Ludowej Polsce w pełni mogą zostać oddane dla budownictwa gospodarczej siły państwa i socjalizmu

zw.



Wre praca tam, gdzie powstają samochody i ciągniki

Fabryka samochodów w Starachowicach, (która wyprodukowała pierwsze ciężarówki polskie, pełniące już służbę na ulicach Warszawy), rosnące Zakłady Samochodów Osobowych na Żeraniu, fabryki motocykli „Sokół" i „SHL" — to wspaniałe dowody szybkości budowy przemysłu motoryzacyjnego w Ludowej Polsce.

Przykładem bohaterskiego wysiłku klasy robotniczej i troski rządu o motoryzację jest fabryka ciągników w Ursusie.

Zakłady w Ursusie wiosną 1945 r. przedstawiały smutny obraz. Hale, wysadzone w powietrze przez odchodzącego okupanta, zostały zniszczone prawie całkowicie. Ocalałe resztki bez szyb i prawie bez maszyn nie zachęcały do pracy. Lecz załoga nie dała za wygranę i wzięła się do pracy. I oto z gruzów zaczęły wyłaniać się nowe zakłady. Jedna po drugiej odbudowywane były hale fabryczne. Naprawiono stare maszyny i sprowadzono nowe.

Dziś Zakłady „Ursus" zatrudniają kilka tysięcy osób. Fabryka pracuje na trzy zmiany. Dzięki współzawodnictwu pracy, które w całym przemyśle metalowym zapoczątkowały Zakłady „Ursus", osiąga się coraz większą produkcję. Zaplanowaną ilość ciągników załoga postanowiła wykonać w 10 miesięcy, a w ciągu pozostałych dwóch miesięcy jeszcze 400 ciągników.

System oszczędnościowy wprowadzony w czyn przez robotników zakładów dał wspaniałe wyniki w postaci zaoszczędzonych 200 milionów złotych. Postanowiono założyć żłobek dziecięcy, którego budowa jest już na ukończeniu. W pobliżu zakładów rosną nowoczesne bloki mieszkalne dla robotników i już niedługo pracownicy otrzymają przeszło 2 000 izb.

WZÓR PRACY TRANSPORTU PKS

Symbolem rozwoju motoryzacji w Polsce stał się niebiesko - żółty samochód PKS-u. Na nim mogliśmy obserwować zmianę zachodzącą w naszym taborze. Pierwsze „Gaziki" i „Zisy", dostarczone przez Związek Radziecki, samochody z demobilu i UNRRA zastępowane były powoli lecz stale nowymi „Leylandami", „Fatami" i „Chaussonami". PKS stał się jednakże nie tylko dowodem poprawy technicznej, stał się, co ważniejsze, przykładem pracy transportu samochodowego. Na 454 liniach komunikacyjnych autobusy PKS-u robią dziennie 1.800 kursów, przebywając około 100.000 wozo-kilometrów. Hasłem PKS jest dotrzeć wszędzie tam, gdzie nie dociera kolej. Obecna przeciętna długość trasy linii PKS wynosi od 20 do 150 km. PKS zatrudnia około 6.000 pracowników. I to nie tylko zatrudnia, ale i szkoli, wychowując nowy typ pracownika transportu.

Szeroko rozwinięty ruch współzawodnictwa pracy przyczynił się do wprowadzenia licznych udoskonaleń, których twórcami są kierowcy i mechanicy PKS, pozwalających między innymi na podjęcie tak wielkich zobowiązań oszczędnościowych, jak zrobiła to załoga Głównych Warsztatów Naprawczych w Warszawie, deklarując na rok 1949 sumę 15 milionów złotych.

W historii pięcioletniego rozwoju PKS i naszej motoryzacji, złotemi literami zapisały się nazwiska współtwórców rozbudowy ludowej motoryzacji i transportu racjonalizatorów pracy kierowcy PKS: Grelo, Gryszkiewicza, Zduńczyka, Mieszkowicza, Marcelewicza, Trybulskiego, Schneidera, konduktorów: Kępki, Burzyńskiego, Łycha, Żepczyńskiego, mechaników-twórców brygad instruktorskich: Aniszewskiego Jana i Rokickiego Mieczysława i wielu innych przodowników-racjonalizatorów.

Przełomowym rokiem w rozwoju PKS był rok 1948. Nowy tabor umożliwił przewiezienie ogromnej liczby 21.146 tys. pasażerów, przy wykonaniu 686.478 tys. osobo-kilometrów, co stanowi przekroczenie planu o 7% mimo ,iż stan ilościowy wozów wynosił jedynie 72,5% ilości zaplanowanej.

Uzupełnienie taboru PKS przez kilkaset autobusów i wozów ciężarowych wraz z przyczepami, które mogliśmy zakupić dzięki wysiłkom polskich górników, jeszcze lepsza organizacja pracy oraz socjalistyczne podejście do swych obowiązków wszystkich pracowników PKS, stanowi gwarancję, że PKS wypełni zadania stojące przed nami w dobie rozpoczęcia wielkiego wysiłku, jaki ma do spełnienia transport w ramach planu 6-letniego.



Obecnie na kierowniczym stanowisku pracuje były tokarz Wojskowych Zakładów Samochodowych Tow. Imieliński spełnia całkowicie nałożone nań zadania jako kierownik działu mechanicznego.

TOWARZYSZE KIEROWCY – ROBOTNICY BUDOWLANI

Jednym z najważniejszych dla motoryzacji czynników, poza silnym przemysłem samochodowym jest gęsta sieć dobrych dróg kołowych. Jakie znaczenie mają one dla oszczędnej i racjonalnej eksploatacji samochodu, o tym wie dobrze każdy kierowca.

Nasz rząd ludowy przystąpił od pierwszej chwili do rozbudowy zaniedbanych przez sanację szos i dróg oraz naprawy zniszczonych przez uciekających hitlerowców.

Wysiłek państwa w tej dziedzinie w latach ubiegłych był ogromny. W przeciągu jedynie trzech lat zbudowaliśmy 6.602 km dróg. Wielkie magistrale ruchu kołowego oraz największa budowa Europy, trasa W — Z są już gotowe.

Cyfra tysięcy wybudowanych kilometrów nowoczesnych szos, 131 629 m bieżących nowych mostów, świadczy o prawdziwej solidarności jaka łączy robotników budowlanych i pracowników motoryzacji we wspólnym dziele budowy silnej gospodarczo Polski oraz jest równocześnie dowodem troski ludowego rządu o motoryzację i usprawnienie pracy transportu.

MILICJANT RUCHU przyjaciel i pomocnik kierowcy

Biała czapka, wesoły uśmiech milicjanta ruchu stały się w ciągu ubiegłych pięciu lat dla wszystkich kierowców symbolem bezpieczeństwa jazdy i uprzejmości.

Pięć lat wytrwałej pracy milicji ruchu przyniosło państwu i motoryzacji poważne korzyści.

Pierwszy i najtrudniejszy dla milicji ruchu okres powojennej anarchii drogowej przyniósł jej zwycięstwo w bitwie o bezpieczeństwo. Na dziesiątkach punktów kontrolnych w miastach i na drogach milicja badała dokumenty kierowców (przy ich ówczesnej różnorodności — przyp. red.) stan techniczny samochodów i rodzaj przewożonego towaru, chroniąc nas przed wyczynami pozostałych z lat okupacji nieprzygotowanych fachowo „szoferów", usuwając bezwzględnie z ruchu kołowego który w latach przedwrześniowych mógł stać się przyczyną katastrofy, zwracając państwu szereg cennych towarów, z których różne ciemne elemeny usiłowały w tym najtrudniejszym dla odbudowy okresie ograbić gospodarkę narodową.

W okresie drugim milicja ruchu przeprowadziła całkowite uporządkowanie ruchu kołowego, który w laach przedwrześniowych był silnie zaniedbany. Wytrwała walka z największym wrogiem kierowcy, alkoholizmem, przyczyniła się do jego całkowitej niemalże likwidacji. Usprawnienie regulacji ruchu w wielkich miastach, wprowadzenie lotnych patroli kontrolnych na drogach — to sukcesy milicji, które zapewniły nam obecny wzorowy stan bezpieczeństwa jazdy.

Wysoki poziom wyszkolenia, jaki zdobyli w ciągu ubiegłych pięciu lat nasi milicjanci ruchu na szeregu fachowych kursów i wzorowo postawione szkolenie nowych wraz z dotychczasowymi osiągnięciami, dają nam pewność, że milicja ruchu sprosta wielkim zadaniom, czekającym ją wraz z stałym i szybkim rozwojem naszej motoryzacji.



SŁUŻBA POLSCE
twórcą nowego kierowcy

W przeciągu dwu i pół lat swego istnienia Powszechna Organizacja „Służba Polsce" dobrze przysłużyła się motoryzacji. W okresie tym „SP" przyjęła na siebie ciężar zapewnienia szybko rozrastającej się motoryzacji kadr kierowców, traktorzystów i mechaników. Wielkie te zadania, utrudnione brakiem sił fachowych, brakiem wyposażenia szkół i ośrodków motoryzacyjnych, których przed wojną posiadaliśmy albo bardzo nikłą ilość, albo też nie było ich całkowicie — zostały w niezmiennie krótkim okresie wypełnione.

Na obszarze całego kraju stworzono 14 doskonale wyposażonych w sprzęt szkół kierowców, które jedynie w pierwszym turnusie ukończyło około 2 000 junaków.

W Lublińcu powstał ośrodek szkolący traktorzystów dla nowej, pracującej na bazie socjalistycznej organizacji, wsi.

Znaczną część ośrodków motoryzacyjnych stanowią szczególnie w miastach które doznały zniszczeń wojennych nowe, odbudowane własnym siłami junaków budynki.

W jasnych i czystych gmachach, nowych garażach i bogato wyposażonych warsztatach junacy „SP" znaleźli wszystko co potrzebne jest by wyszkolić się na dobrego „samochodziarza".

Przekroje pojedyńczych zespołów i całych samochodów wykonane dla SP przez Wojskowe Zakłady Motoryzacyjne, stoły plastyczne, aparaty ślepego prowadzenia, sale przepisów drogowych, nowoczesne samochody i wytrawni instruktorzy stanowią zasadniczą różnicę pomiędy ośrodkami motoryzacyjnymi SP szkolącymi bezpłatnie robotniczą i chłopską młodzież a prywatnymi szkółkami nieposiadającymi elementarnego wyposażenia technicznego jakie posiadaliśmy w okresie przedwrześniowym.

Wyszkolenie w ośrodkach motorowych SP cechuje wszechstronność dotychczas w naszych sakołach kierowców nieznana. Równocześnie z teorią i nauką jazdy junacy ćwiczą się praktycznie w pracy ślusarsko-monterskiej. Na specjalnych modelach pracujących uczą się dokonywać samodzielnie regulacji poszczególnych układów silnika. Dzięki takim metodom nauki junacy SP stają się nie tylko umiejącymi prowadzić samochód „szoferami" lecz pełnowartościowymi wszechstronnie, fachowo wyszkolonymi kierowcami, których nasza rozrastająca się motoryzacja stale potrzebuje.

Równolegle z junakami szkoli „SP", za przykładem Związku Radzieckiego, również i kobiety. Młode dziewczęta uzyskują zawód, który pozwoli im, na równi z mężczyznami, stać się budowniczymi nowej i lepszej Polski.

Swiadczy o tym napis na transparencie opuszczającej Warszawę żeńskiej brygady „SP":

Junaczki żeńskiej brygady „SP" jako traktorzystki w szeregach budowniczych Polski socjalistycznej.

Córki i synowie robotników i chłopów otrzymali w „SP" możliwość zdobycia fachu, sport i radość twórczej pracy dla dobra całego narodu — rzeczy, o których nie mogli marzyć w przedwojennej Polsce.

Ośrodki motorowe SP stały się dla junaków i junaczek prawdziwą szkołą wychowania obywatelskiego, dały im możność stałego rozwoju kulturalnego. Dopomagają w tym liczne świetlice wyposażone oprócz książek i pism fachowych w literaturę piękną i pisma ogólno-polityczne oraz młodzieżowe.

Służba Polsce uświadomiła junaków politycznie pokazując im drogę do zbudowania Polski socjalistycznej.

Dzięki stale prowadzonej pracy wychowawczej junacy SP są nietylko dobrymi fachowcami lecz również świadomymi politycznie, rozumiejącymi wielkie zadania motoryzacji w okresie wykonywania planu sześcioletniego obywatelami Ludowej Polski.



Coraz liczniejszy udział traktorzystek w pracach na roli świądzcy, że również na tym odcinku wyszkolenia „SP" dobrze spełnia swoje zadania.



Interesujące, i nie mniej ważne są zajęcia praktyczne w warsztatach ośrodków motoryzacyjnych S. P.

CWS - plan - praca - wykonanie - gwarancją jakości

Od chwili rozpoczęcia współzawodnictwa pracy we wszystkich dziedzinach gospodarki narodowej Centralne Warsztaty Samochodowe w Warszawie przy ul. Włościańskiej 52 wprowadziły wśród swego personelu rywalizację, której wyniki nie dały na siebie długo czekać. Wszyscy pracownicy tak fizyczni jak i umysłowi, rozumiejąc dobrze swoją rolę w ogólnym dziele odbudowy Państwa, dali z siebie wszystko, aby hasło „lepiej, szybciej i taniej" w pełni zostało zrealizowane. Gdy w końcu 1947 roku zostały podsumowane wyniki całorocznej pracy, gdy cyfry zobrazowały wysiłek wszystkich pracowników, przekonano się, że wydajność w stosunku do 1946 r. wzrosła: w naprawach głównych o 92,5%, w naprawach średnich o 50% i w naprawach drobnych o 3%.

Niewątpliwie był to duży sukces. Ale załoga CWS nie spoczęła na laurach. Zaczęto rozmyślać nad sposobami dalszego zwiększenia wydajności. Opracowano metody pozwalające na skrócenie do minimum czasu napraw, na lepsze zorganizowanie i rozplanowanie pracy, na mniejsze zużycie materiałów pomocniczych i energii elektrycznej. Współzawodnictwo pracy obejmowało coraz to większą liczbę pracowników, którzy wszystkimi siłami przyczyniali się do wykonania i przekroczenia planu.

W stosunku do roku 1947 wydajność pracy w roku 1948 wzrosła. W naprawach głównych o 48%, w naprawach średnich o 20%, w naprawach drobnych o 8%. Lecz osiągnięcia te nie zadowoliły pracowników CWS. Postanowili jeszcze raz wspólnie przedyskutować metody pracy i ulepszyć je. Postanowili plan na rok 1949 zwiększyć o 20% w stosunku do ostatnich 3 miesięcy 1948 r.

Już w chwili obecnej możemy być pewni, że pełny plan na rok 1949 zostanie wykonany mimo dużych przeszkód jakie dyrekcja CWS spotyka na swej drodze. Równolegle do podwyższenia wydajności pracy CWS przeprowadziły zakrojoną na szeroką skalę akcję oszczędnościową. — Przez stałą racjonalizację pracy oraz przez ciągłe czuwanie nad ulepszeniem metod CWS doszły do poważnych oszczędności przez olbrzymie zmniejszenie kosztów napraw.

Jeżeli mówimy o wszystkich tych osiągnięciach, to nie można pominąć milczeniem ludzi, którzy swoją pracą, zapałem, doświadczeniem i sumiennością walnie przyczynili się do wykonania wszystkich zobowiązań, przyjętych przez CWS.

Starszy majster ob. Sankowski Zenon czuwa nad całością warsztatu, 15 lat pracy w CWS ułatwia mu to odpowiedzialne zadanie. Instruktor kontroler ob. Niziołek Tadeusz, wychowanek CZS obecnie wybitny fachowiec. Przez jego ręce przechodzi każdy wóz będący w remoncie. Ob. Płaska Stanisław, ob. Kornufek Stanisław — monterzy autobusowi odznaczają się dużą wydajnością pracy i sumiennością w wykonaniu.

Ob. Piesiewicz jest brygadzistą na kuźni. Mimo swoich 63 lat, wyrabia 248,2% normy wstydząc swoich młodych kolegów. Ob. Kopacz Aleksander brygadzista grupy spawaczy — osiągnął 202,4% normy. Ob. Walas elektrotechnik samochodowy — 169,5% normy. Ob. Zaremba Bolesław — 240,1% normy. Ob. Stegiński Bohdan — młodzieżowy przodownik pracy, który uczęszcza również do 3-letniej szkoły zawodowej. W ich to ślady wstępują coraz to większe szeregi pracowników CWS podnosząc wydajność pracy i przyczyniając się tym samym do odbudowy nowej Polski.

TO CIĘ NAPEWNO ZAINTERESUJE

Gdy silnik gaźnikowy (zwany benzynowym), posiada tak zużyte tłoki, że olej zarzuca świece, kierowcy zakładają pod świece t. zw. redukcje. Sposób ten jest szkodliwy, bowiem zwiększa komorę sprężania i obniża i tak już zmniejszony wskutek nieszczelności tłoków stosunek sprężania. Znacznie lepsze rezultaty daje wywołanie „podwójnej iskry", czyli założenie popularnie zwanych guzików. Czynność ta polega na tym, że przewód wysokiego napięcia, prowadzący od aparatu zapłonowego do świecy przecina się, odizolowuje w miejscu przecięcia z każdej strony na długości około 1 centymetra i przetyka się przez przeciwległe dziurki drewnianego lub rogowego guzika (ale nie metalowego). Przetknięte końce zawija się w postaci pętelek. W ten sposób w przewodzie do świecy powstaje przerwa o długości około 3—5 mm, przez którą w chwili przebiegu prądu przeskoczy iskra. Ta druga iskra spowoduje znaczne wzmocnienie iskry w świecy i poprawi jej skuteczność. Ten „domowy" sposób welokrotnie daje doskonałe rezultaty. Niestety sposób ten nie wpływa bynajmniej na zwiększenie bezpieczeństwa pożarowego. Jako obronę przed ewentualnym zapaleniem się benzyny, wyciekającej z jakiejkolwiek nieszczelności, stosuje się nasunięcie na guzik kawałka rurki gumowej.

Gdy czyścimy rozbieralne świece o izolacji z miki, nie wolno nam tej izolacji skrobać lub czyścić papierem ściernym. Powierzchnię izolacji mikowej wolno nam j e d y n i e d o k ł a d n i e w y t r z e ć czystą i miękką szmatką, zwilżoną benzyną lub naftą. Następnie powierzchnię miki należy wypolerować czystą i miękką suchą szmatką. Gdy na mice powstanie rysa, osadzi się na niej niezwłocznie osad węglowy i spowoduje zwarcie.

WIĘCEJ CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO FIATA

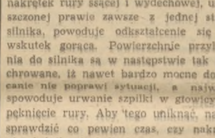
W następstwie starań „Motozbytu" wartość składu konsygnacyjnego części zamiennych do samochodów marki „Fiat", który to skład prowadzi „Motozbyt" w Warszawie na Dynasach, powiększona została dwukrotnie do sumy 300 tysięcy dolarów. W ten sposób możliwości obsłużenia przez „Motozbyt" większej liczby użytkowników i zaspokojenia ich potrzeb w szerszym zakresie. Oczekuje się, że już w dniach najbliższych — w wykonaniu osiągniętego między „Motozbytem" a „Fiatem" porozumienia—zapasy części w składzie na Dynasach wydatnie się powiększą.

Co wiemy o RURZE SSĄCEJ i WYDECHOWEJ

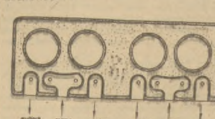
Doprowadzenie mieszanki z gaźnika do cylindra i odprowadzenie spalin na zewnątrz odbywa się za pomocą systemu rur ssących i wydechowych. Rzadkie są wypadki uszkodzeń tych części, natomiast dość często zdarzają się uszkodzenia samej uszczelki pod rurą ssącą, prowadzące do zasysania „fałszywego" powietrza, a tym samym do obniżenia mocy silnika. Równie często przytrafia się „wysadzenie" uszczelnienia rury wydechowej, które oprócz hałasu i niebezpieczeństwa pożaru silnika, nie odbija się na pracy w takim stopniu, jak w wypadku z rurą ssącą.

Przyczyna uszkodzenia uszczelek bywa przeważnie jednakowa. Złe dociągnięcie nakrętek rury ssącej i wydechowej, umieszczonej prawie zawsze z jednej strony silnika, powoduje odkształcenie się rur wskutek gorąca. Powierzchnie przylegania do silnika są w następstwie tak zwichrowane, iż nawet bardzo mocne dokręcanie nie poprawi sytuacji, a najwyżej spowoduje urwanie szpilki w głowicy lub pęknięcie rury. Aby tego uniknąć, należy sprawdzić co pewien czas, czy nakrętki nie zluźniły się i dbać o to, aby były jak najsilniej dokręcone.

Jeśli chodzi o samą konstrukcję przewodów ssania, to trzeba zaznaczyć, iż główną wytyczną, niezmienną we wszystkich silnikach, jest utrzymanie równej długości kanału od gaźnika do każdego z zaworów ssących. W wypadku silnika czterocylindrowego spotykamy dwa rozwiązania układu dostarczania mieszanki.



Pierwsze, przez dwa wloty zewnętrzne, obejmujące po dwa zawory ssące (rysunek nr 1), pozwala na umieszczenie rury ssącej z jednej, a wydechowej z drugiej strony silnika. Drugie to otwory wlotowe i wylotowe po jednej stronie (rys. 2), a więc układ stosowany najczęściej w obecnych konstrukcjach. Obydwa zamieszczone rysunki wyjaśniają równocześnie układ zaworów ssących parami a nie w kolejności na zmianę: wydechowy ssący, wydechowy, itd.



Układ kanałów i rur ssących winien być wewnętrznie gładki, pozbawiony ostrych załamań i zwężeń, łączenie z silnikiem winno być jak najbardziej zgodne w przekrojach, a uszczelnienie nie powinno wystawać swą krawędzią do wnętrza kanału ssącego. Nieprzestrzeganie tych wskazówek tak przy konstrukcji jak i przy remoncie prowadzi do niewykorzystania lub obniżenia mocy silnika, przez zaburzenia w układzie napełniania mieszanką.

A. Żymirski

KIEROWCY WOJSKOWI DZIELĄ SIĘ DOŚWIADCZENIAMI Z LETNICH OBOZÓW Z CYWILNYMI KOLEGAMI

JAK OBCHODZIĆ SIĘ Z SAMOCHODEM I ...SOBĄ W OKRESIE LETNICH UPAŁÓW

Do Redakcji „Za Kierownicą".

Już mija drugi miesiąc, jak znajdujemy się na letnich ćwiczeniach naszej jednostki. Zadania w terenie wypełniły nam całkowicie ten okres. Nabraliśmy większego doświadczenia i poczyniliśmy nowe spostrzeżenia, którymi teraz pragnę podzielić się ze wszystkimi kierowcami. Przeczytajcie więc Koledzy, jak należy postępować z samochodem i z sobą samym w okresie letnich upałów.

Podczas dużego nasłonecznienia w zamkniętym nadwoziu gorąco staje się nie do wytrzymania. Toteż należy pomiędzy wybicie tapicerskie dachu, a blachę dachu, włożyć warstwę izolującą. Może nią być sklejka, może być tektura, może być też płyta azbestowa. Taka wkładka obniża znacznie temperaturę wnętrza samochodu.

Dobrze robi pomalowanie dachu samochodu od zewnątrz na biało i to błyszczącym lakierem. Biały lakier odbija silnie promienie słoneczne i zmniejsza nagrzanie.

Podczas postoju staramy się postawić samochód w cieniu. Jeżeli pozostawiamy samochód na postoju dłuższy czas, powinniśmy zauważyć, jak przesuwa się cień, by po chwili samochód nie znalazł się w słońcu.

Nie należy myć samochodu w słońcu. Jeżeli jest to już konieczne z braku cienistego miejsca, należy wtedy użyć do mycia wody ciepłej. Natomiast można w słońcu polerować lakier pastą i płynem do polerowania. Przy polerowaniu należy używać szmatki, zwilżonej wodą. Otrzymamy wtedy piękny połysk.

Niektórzy doświadczeni kierowcy, po opłukaniu samochodu z błota zmywają go wodą, do której domieszano kilka kropel nafty. Taka mieszanina rozdziela się, to też należy przed użyciem jej dobrze zamieszać ją w kuble, by nafta rozbiła się na drobne kropelki.

Gdy podczas jazdy w czasie upału otworzymy tak okna, że otrzymamy silny przeciąg, to po zatrzymaniu się poczujemy wzmożone gorąco i spocimy się solidnie. To też lepiej zamiast przeciągu stosować umiarkowane przewietrzanie. Jest ono mniej męczące, choć jest nam nieco cieplej.

Wspomniałem już o objawach spadku ciśnienia oleju w silniku podczas dużych upałów. Jest to objaw niezbyt groźny pod warunkiem, że olej jest pierwszorzędnej jakości.

Niektórzy mało doświadczeni kierowcy stosują do przekładni olej przekładniowy, zmieszany ze smarem stałym, gdyż mieszanina ta jest gęstsza. Jest to absolutnie nie dozwolone, bowiem smar stały możemy używać wyłącznie do smarowania sworzni itp. części, natomiast nie nadaje się on do smarowania kół zębatych. Przekładnie wolno smarować jedynie smarem przekładniowym, znanym pod symbolem PL (letni, gęsty) i PZ (zimowy). Ponadto musimy wiedzieć, że przekładnie tylnej osi o napędzie tzw. hypoidalnym należy smarować olejem przekładniowym o symbolu PH (hypo). Inny olej może spowodować wyłamanie zębów kół zębatych. Takie właśnie uszkodzenia spotykamy ostatnimi czasy w samochodach Citroen. Uszkodzenia te wywołane są właśnie użyciem niewłaściwego smaru PL lub PZ zamiast PH. Należy o tym ostrzec wszystkich kierowców.

Przy okazji zaznaczam, że umycie rąk szarym mydłem, szczególnie w lecie, pozostawia bardzo przykry odór „śledziowy", który nie prędko znika. To też lepiej używać do mycia rąk zwykłego dobrego mydła. Gdy umyjemy ręce w nafcie lub benzynie, należy koniecznie umyć je dodatkowo mydłem, bowiem pozostawienie resztek benzyny na skórze wyjaławia ją. Wyjałowienie poznajemy po tym, że ręce umyte benzyną, bardzo łatwo ponownie się brudzą. Natomiast unikniemy tego przykrego objawu, gdy natłuścimy ręce uprzednio i umyjemy zwykłym mydłem. Podczas dużych upałów objawy te występują silniej.

Bądźmy podczas gorąca bardzo ostrożni z nalewaniem i przelewaniem paliwa. Jest ono gorące i bardzo silnie paruje, a przecież mieszanka pary benzyny z powietrzem jest silnie wybuchowa i zapala się od byle iskierki. Również należy zastosować ostrożności z bańkami, w których pozostało mało benzyny, a dużo powietrza. Benzyna silnie paruje i wewnątrz bańki wytwarza się znaczne ciśnienie. Jest to częstą przyczyną cieknięcia baniek przez utworzone szpary.

W czasie upałów woda z elektrolitu w akumulatorze paruje o wiele szybciej. Należy przeto z reguły sprawdzać stan elektrolitu, to jest jego poziom i gęstość, bardzo często, najpóźniej co kilka dni oraz po każdej dłuższej jeździe. Oczywiście dolewamy wody destylowanej, a nie deszczowej lub filtrowanej, która zawiera szkodliwe składniki. Należy to podkreślić z całą stanowczością.

Na zakończenie tych kilku uwag nadmieniam, że trzeba zachować wielką ostrożność przy myciu nagrzanych w upale szyb samochodowych z gatunku trzywarstwowych (Triplex). Nagłe ochłodzenie tych szyb powoduje ich rozwarstwianie i dostawanie się powietrza między warstwy, co utrudnia widoczność. Taka uszkodzona szyba nie nadaje się już ani do użytku, ani do naprawy.

O pozostałych trudnościach wywołanych upałami, Napiszę w następnym liście.

st. szer. Witold Witr.

Więcej dbałości o ogumienie

Okres letnich upałów i wzmożonej eksploatacji pojazdów mechanicznych wymaga dbałości o tak ce ne dość ogumienie. Liczne nasze apele i artykuły obznajmiały wszystkich kierowców ze stroną teoretyczną zagadnienia — szanowania ogumienia. Obecnie zamieszczamy tabelkę, która podaje w procentach przyczyny niszczenia opon.

Przyczyna	Ilość zniszczonych opon		
	lekkie wozy i motocykle	osobowe i lek. ciężar.	Ciężarowe
Niskie ciśnienie	20%	22%	16%
Nieodpowiedni montaż	22%	11%	13%
Przebicia i mechaniczne uszkodzenia	14%	20%	19%
Złe ustawienie kół, hamulcy, luźne łożyska i sworznie zwrotnic	20%	13%	17%
Przeciążenie wozu i nadmierna szybkość	7%	14%	22%
Nieodpowiedni stan obręczy	5%	6%	4%
Normalne zużycie	12%	14%	8%

KIEROWCY – RACJONALIZATORZY NA ĆWICZENIACH

SAMI BUDUJEMY

Załadowanie samochodów sprawnie, szy-bko i bez uszkodzenia jakiejś części tego cennego sprzętu nie jest rzeczą łatwą.

Kierowcy jednostki wojskowej udającejsię na jeden z obozów letnich, dzięki kilku kolegom-racjonalizatorom, trudne tozadanie wykonali niezwykle sprawnie. Chcąc ułatwić innym kierowcom powrótkoleją, napisali do naszej Redakcji, załączając rysunki wykonanych urządzeń, któ-re dzięki swej praktyczności znajdą napewno zastosowanie we wszystkich jed-nostkach samochodowych.

Redakcja.

PODSTAWA TO RAMPA

Nienadarmo frasował się kierowca samochodu ZIS-5, st. strz. Skrzypak Józef, jak tu wstawić swój samochód na platformę, kiedy ta pieruńska rampa za niska i ani rusz nie wjedziesz. Wjeżdżanie zaś po deskach, jak widział to w czasie jednego z transportów, może być czasami niebezpieczne. Łatwo bowiem o nagłe przekręcenie się deski lub nawet pęknięcie i poważne uszkodzenie gotowe. St. strz. Skrzy-



pak jest do swojego „ZIS-ka", jak go pieszczotliwie nazywa, zbyt przywiązany, aby narażać go na ewentualne uszkodzenia. Wymyślił więc sposób, który zastosowała potem cała jednostka. Wziął 4 leżące nieopodal toru kawałki szyn, o długości około 1,5 m. Oparł je (tak jak na rysunku) jednym końcem na platformę, drugim zaś na rampę. Tę podbudowę przykrył kilkoma podkładami kolejowymi, których leżała w pobliżu cała sterta, po czym mocno je z sobą powiązał drutem. Mostek ani drgnął, gdy ZIS wjechał na niego „własnym chodem", ani również nawet wówczas, gdy st. strz. Skrzypak chcąc szybciej ustawić samochód wykręcił przednimi kołami mimo, iż tylne znajdowały się jeszcze na mostku. Ten sposób ładowania zaoszczędził nam wszystkim kilka godzin i spowodował, że ładowanie odbyło się sprawnie bez jakiegokolwiek uszkodzenia.

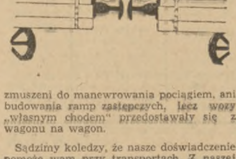
JEŻDZIMY NA PLATFORMACH JAK PO SZOSIE

Kpr. Kalinowski Julian jest w naszej jednostce słynnym wynalazcą „ruchomego" mostku, którego obsługę stanowi 2 kierowców, a który pozwalał nam w czasie ładowania jeździć po platformach kolejowych niemalże tak, jak po asfaltowej szosie.

Pomysł był niezwykle prosty (będziecie się napewno śmiali!), ale nikt jakoś dotąd na niego nie wpadł, a oszczędność na czasie przyniósł ogromną.

Całe „urządzenie" składa się z 2 podkładów kolejowych, które kładzie się na zderzakach wagonów, po czym przykrywa się je tyłami platformy (jak pokazuje to rysunek), zasłaniając powstałą pośrodku lukę kawałkiem deski.

Nam urządzenie to dało niezwykłą korzyść. Ponieważ rampa załadowcza była stosunkowo bardzo krótka, nie byliśmy



zmuszeni do manewrowania pociągiem, ani budowania ramp zastępczych, lecz wozy „własnym chodem" przedostawały się z wagonu na wagon.

Sądzimy koledzy, że nasze doświadczenie pomoże wam przy transportach. Z naszej zaś strony polecamy wypróbować je praktycznie.

Korespondent „Za Kierownicą"
Kpr. MARCINIAK ZYGMUNT.

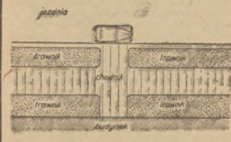
AKCJA „O"



Pamiętaj, iż „strój motocyklowy" nie może być luźnym płaszczem ani długą modną sukienką (dla pasażerki), bo może się to skończyć gorzej niż przedstawia to załączony rysunek. (AZ)

Jeszcze O PARKOWANIU

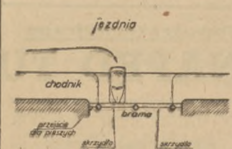
Rozpatrywaliśmy w numerze 6 naszego pisma sytuacje powstałe przy nieprzepisawym parkowaniu wozów, przy krawężnikach — wzdłuż ulicy. Temat nie został jednak wyczerpany. Apel nasz do kierowców nie dał jeszcze spodziewanych rezultatów i dalej widzimy w codziennym życiu wielkomiejskim sytuacje wręcz niedopuszczalne.



Przeanalizujemy często spotykane zjawisko — ustawiania wozów w sposób utrudniający ruch przechodniów. Najczęstszym z objawów lekceważenia człowieka idącego przez jadącego, jest przejeżdżanie przez tłum ludzi na przystankach tramwajowych, zatrzymywanie się przed skrzyżowaniami na przejściach dla pieszych i wreszcie tarasowanie bram domów, przejść przez skwery a nawet uniemożliwianie dojścia do domów w dzielnicach luźno zabudowanych. O przystankach i skrzyżowaniach będziemy pisać innym razem, a teraz rozpatrzymy sytuacje następujące:

Ileż to razy zdarza się, że ktoś w dzień deszczowy wychodzi z domu i musi skakać przez trawnik lub grzęznąć w błocie, bo przejście ułożone z płyt betonowych jest zastawione samochodem (rys. 1). Podziwu godnym jest fakt, iż przeważnie w wozie siedzi kierowca, czyta gazetę i patrzy, jak przechodnie klną na jego niewłaściwe ustawienie wozu, ale nie odjedzie o 3 m dalej. Rzadziej natomiast widać zamknięty, pusty samochód stojący w ten sposób. I tego właśnie nie możemy zrozumieć, bo jeżeli kierowca na tyle jest uprzejmy wobec swego pasażera, że chce go podwieźć pod chodnik tak, aby z wozu wysiadł prosto na przejście dla pieszych i tak samo ma wsiadać, to dlaczego nie jest uprzejmy dla wszystkich innych, którzy przejściem mają prawo przechodzić i dlaczego im tego nie umożliwi. Wystarczy przecież cofnąć wóz o 3 m, lub odjechać parę kroków w przód, bo nie wierzymy, że korzystający z samochodu nie może pieszo przejść o 10 kroków dalej.

A teraz inna sytuacja. Wielka liczba nowoczesnych budynków mieszkalnych posiada szerokie, paroskrzydłowe bramy.



Ze względów praktycznych zupełnie słuszne jest iż otwiera się do celów wjazdu jedno skrzydło, a dwa lub trzy pozostałe są stale zamknięte. W domu takim posiadającym 100 lub więcej mieszkań znajduje się jako lokator nie jeden kierowca a jeżeli nawet nie jest lokatorem, to do kogoś przyjeżdża. Prawda, że nie ma w tym nic złego, ale jak taki przyjezdny czy zamieszkały stawia wóz? Otóż nie chcąc daleko chodzić od wozu do bramy wjeżdża przodem na chodnik, prosto w wylot bramy, zamyka wóz na kluczyk i wraca za 2 lub 3 godziny. Wóz taki nie stoi nigdy przed skrzydłami nieczynnymi tylko przed częścią otwieraną (rys. 2), **utrudniając przechodniom korzystanie z chodnika.** Pytamy więc, co będzie jeżeli w domu wyniknie pożar i straż ogniowa będzie chciała wjechać przez bramę, to może ma szukać kierowcy, ażeby otworzył wóz. Otóż nie! Ma prawo wygnieść szybę i wóz odhamować lub nawet odepchnąć zderzakiem wozu strażackiego. Tego należy więc unikać. Podany wypadek jest może bardzo krańcowy, ale brama służy do wjazdu i wyjazdu a nie do parkowania. Sanitarka, straż ogniowa, wóz do wywozu śmieci i wiele innych pojazdów ma prawo korzystać z wjazdu i wyjazdu przez bramę.

Apelujemy więc po raz drugi do wszystkich kierowców: nie myślcie tylko o sobie i swej wygodzie. Stawiajcie wóz zgodnie z przepisami, w miejscach takich, gdzie nie zakłócacie normalnego biegu ruchu tak kołowego jak i pieszego. Szanujcie przechodniów są oni przeważnie więcej zmęczeni chodzeniem niż wy jeżdżeniem.

Pamiętajcie, iż wy też nie zawsze jeździcie samochodem, a idąc słusznie gniewają was błędy innych kierowców właśnie z rodzaju tarasowania przejść, bram i rozpędzania ludzi na przystankach.

JB.

RESORY PIORÓWE

BUDOWA — KONSERWACJA

Zawieszenie to stosowane jest do dziś dnia w większości samochodów ciężarowych oraz w wielu samochodach osobowych. Polega ono na zastosowaniu dwóch podłużnych resorów, składających się z kilkunastu piór. Główne pióro, zaopatrzone jest po obu końcach w zawinięte ucha, w które wprasowane są tuleje resorowe. Przez tuleje te przetknięte są sworznie resorowe, mocujące resory w wieszakach.

Jeżeli resor piórowy umocowany jest jednym uchem do wspornika ramy, to drugi koniec zawieszony jest na wahliwym wieszaku, by resor przy uginaniu mógł się wydłużać.

Poszczególne pióra resoru są coraz krótsze. Najdłuższe jest pióro główne, obejmujące uszami tuleje. Wszystkie pióra zmocowane są w jedną całość śrubą zbiorczą, zwaną też kołkiem zbiorczym.

Przy uginaniu resoru pióra suwają się po sobie. Z tego powodu powinny być one smarowane smarem, zawierającym grafit. Jednak nie jest do uniknięcia, aby kurz i pył nie przedostawał się pomiędzy pióra, co powoduje rdzewienie i małą elastyczność resoru. Dla tego też wiele fabryk zabezpiecza resory piórowe od przedostawania się kurzu pomiędzy pióra przez osłanianie resorów pokrowcami skórzanymi lub blaszanymi. Stosowane są też specjalne przekładki z miękkiego metalu, zawierające w swych porach smar grafitowy, bądź też przekładki drążone, wypełnione smarem. Przekładki te znajdują się pomiędzy piórami.

Resor piórowy ma wielką wytrzymałość na ugięcie i nie łamie się nawet przy znacznym obciążeniu. Jednak wytrzymałość ta ma też swoje granice. By uniknąć więc nadmiernego uginania się, zastosowano poduszki gumowe, przymocowane do ramy, o które uderza oś przy bardzo silnym podbiciu, a przez to ruch resora ku górze staje się ograniczony.

Odgięcie resoru w stronę przeciwną, to jest przy odskoku koła samochodu od przeszkody, jest znacznie niebezpieczniejsze. Taki właśnie odskok jest przeważnie przyczyną złamania pióra głównego lub nawet piór następnych. Konstruktor samochodu zaradził złemu w prosty sposób: oto założył przy resorach amortyzatory, które zwalniają gwałtowność powrotu resoru do pozycji normalnej i gwałtowne rozprężanie się resoru. Powodują one, że resor wraca do swego normalnego położenia po ugięciu się, stosunkowo wolno i nie odgina się po za normalne położenie. Tak więc rola amortyzatorów jest bardzo ważna. Natomiast amortyzatory nie pomagają resorom do pochłaniania wstrząsów. Są one tylko „opóźniaczami" ruchu powrotnego resoru.

W niektórych resorach następne pióro po piórze głównym jest też zawinięte dookoło uszu i stanowi wtedy jakby zabezpieczenie przed urwaniem się ucha.

W samochodach ciężarowych przy osi tylnej widzimy często dwa resory piórowe jeden nad drugim. Zauważmy, że przymocowany do wsporników i wieszaków jest tylko jeden resor, dolny. Górny natomiast posiada końce w powietrzu i przy jeździe samochodem pustym nie działa. Natomiast przy obciążeniu resory uginają się i wtedy resor posiłkowy poczyna opierać się końcami o przygotowane dlań wsporniki. Tak więc całe resorowanie jest równie miękkie tak przy samochodzie pustym, jak i obciążonym.

Niektórzy konstruktorzy przewidują umocowanie końców resora piórowego nie na sworzniach i wieszakach, lecz w specjalnych uchwytach - poduszkach gumowych. Oczywiście tego rodzaju zawieszenie resora nie wymaga żadnego smarowania, które nie tylko byłoby zbędne, ale wręcz szkodliwe, gdyż uszkadzałoby gumę poduszek.

O stan resorów piórowych trzeba dbać troskliwie i poza przeglądem należy smarować starannie sworznie resorowe, a co pewien czas rozchylać poszczególne pióra i wprowadzać między nie gęsty smar grafitowy. Co 15 tysięcy kilometrów należy resory wyjąć, rozebrać je, oczyścić, przeszlifować na gładko i złożyć po starannym nasmarowaniu.

Z biegiem czasu podczas wytężonej pracy resory nieco „siadają", to znaczy wyprostowują się i stają się nadmiernie ugięte. Wtedy należy je doprowadzić do stanu pierwotnego przez ponowne wygięcie poszczególnych piór. Wygięcie to wykonywane jest na specjalnej maszynie. Natomiast stosowane nagminnie tzw. „młotkowanie" resorów, polegające na wyginaniu piór przez kucie młotkiem — jest szkodliwe, bowiem zmienia budowę wewnętrzną materiału i powoduje kruchość resora.

r.

TECHNIKA na świecie

Wytwórnia FIAT w Turynie wypuściła nowy model sportowego samochodu dwuosobowego z nadwoziem zamkniętym, typ 1100-S, pochodzącego od znanego u nas modelu 1100, który przy silniku 1098 cm^3, obracającym się 5200 obrotów na minutę, rozwija 55 koni mechanicznych i umożliwia osiągnięcie szybkości 148 km/godz.

*

Marka Indian przedstawiła dwa ostatnie modele, jednocylindrowe 220 ccm. i dwucylindrowy 440 ccm. Godny uwagi jest fakt wiernego skopiowania z motocykli brytyjskich ogólnej linii, łącznie z teleskopem i resorowaniem tyłu, a nie przyjęciem tak rozpowszechnionego układu dwóch cylindrów stojących obok siebie (vertical-tvin). Mianowicie Indian ustawił cylindry jeden za drugim. Projektuje wypuszczenie modelu 4-cylindrowego 880 ccm.

Rewelacją Indiana jest nożna zmiana biegów, ręczne sprzęgło, gaz w prawej rączce i podnóżki zamiast stopni. Tak więc konserwatyzm konstrukcyjny Indiana znany w całym świecie, uległ nowym prądom i wymogom techniki. (A. Ż.).

*

Motto-Guzzi 250 z wózkiem osiągnęła szybkość 173 km/godz. z lotnego startu na 1 km oraz 124 km/godz. ze stojącego startu na 1 mili. Te zawrotne szybkości jak na klasę 250 ccm pozwoliły fabryce Guzzi na zdobycie 8-miu rekordów świata dla motocykli z przyczepkami i to nie w klasie 250 ccm. lecz w 350 ccm

*

Nowy model BMW—500 ccm—R-51, posiada inaczej rozwiązane głowice i zmienioną skrzynię biegów. Zmiana konstrukcyjna głowic, ograniczyła się do rozwinięcia ich z modelu R—75 „Sahara". Zaniechano poprzedniej konstrukcji cylindrów i nowe rozwiązanie zbliżyło je wyglądem do cylindrów modelu R—66. (AZ).

*

Szwajcaria przystąpiła do produkcji nowego motocykla „Condor" 500 ccm. Stanowi on dokładną kopię silnika dolnozaworowego Zündapp K-500, w ramie rurowej BMW, łącznie z teleskopem i resorowanym tyłem. (AZ).

*

Amerykańska polityka doprowadza w krajach marshallowskich do spadku eksportu. I tak Anglicy skarżą się, że liczba eksportowanych 20.100 samochodów w grudniu 1948 r. — spadła na 19 300 w styczniu 1949 r. (As).

*

Macki amerykańskiego imperializmu rozprzestrzeniają się na całym świecie w poszukiwaniu zysków. Amerykański koncern naftowy pertraktuje o założenie wielkich szybów i rafinerii w Agrigentu na Sycylii. Niewątpliwie porozumienie zostanie osiągnięte, gdyż w razie trudności zacznie „działać nacisk" przedstawiciela planu Marshalla na „niezależny" rząd włoski. (s)

*

100-milowy wyścig o Amatorskie Mistrzostwo na plaży Dayton, wygrał 19-letni Don Evans na Norton-500, spośród 124 startujących, z przeciętną 128 km/godz.

*

Przykre rozczarowanie spotkało fabryki motocyklowe USA na wyścigach rozegranych na 100 i 200 milach w Dayton o Mistrzostwo Narodowe dla amatorów. W wyniku zawodów ani jedna maszyna amerykańska nie zajęła honorowego miejsca.

*

Fabryka Consolidated - Vulte rozpoczęła seryjną budowę wozu ludowego „Airways". Wóz waży 300 kg. posiada silnik 636 cm o mocy 11 KM, chłodzony powietrzem

*

Pierwsza międzynarodowa wystawa samochodowa w Niemczech odbyła się w Stuttgarcie od 14.IV. do 2.V. pod „opieką" władz wojskowych francuskich.

*

Konieczność długiego docierania nowego samochodu, była w dużej ilości wypadków odstręczająca od kupna nowego wozu. Obecnie wynaleziono specjalną mieszaninę olejową, zezwalającą na używanie wozu nowego z szybkością 70 km/godz. od początku eksploatacji.

*

Francuski przemysł samochodowy wykonał w roku 1948 — 190.000 pojazdów motorowych. Na rok 1949 przewiduje się przekroczenie 200.000 sztuk.

*

W Italii 62 firmy wyrabiają motocykle w 109 modelach.

SPECJALNA SERIA SAMOCHODÓW MOSKWICZ

Moskiewska fabryka samochodów „Moskwicz" wyprodukowała ostatnio serię specjalnych samochodów dla lekarzy rejonowych. Pomimo niewielkich zmian jakie zastosowano są one bardzo istotne i pomagają lekarzom w ich ciężkiej pracy odwiedzania chorych w terenie. Na dachu karoserii umieszczono sygnałową lampę z matowym szkłem i czerwonym krzyżem. Przednie i tylne siedzenia, a także obicia drzwi wykonano ze specjalnej tkaniny „Tekstowinita", co pozwala je myć i dezynfekować. Kolor samochodu ciemno - granatowy. Czerwony krzyż na drzwiach i szybach przedniej i tylnej. Pod oknem na zewnątrz napis białymi literami „Pomoc w domu".

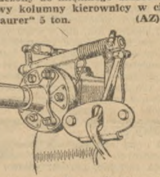
Poza tymi praktycznymi ulepszeniami niczym nie różni się od samochodu standartowego.

Wypuszczono już około 200 samochodów tego typu. Troska o udogodnienie lekarzom dojazdu do chorych jest jeszcze jednym dowodem opieki Rządu Związku Radzieckiego nad człowiekiem pracy, zapewnienie mu jak najlepszej opieki lekarskiej i jak najszybszej pomocy w razie wypadku.

Kos.

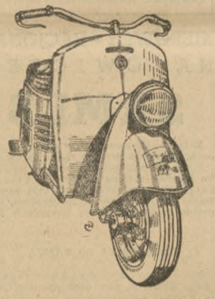
»Elastyczne« 5 ton

Tarczowy przegub elastyczny stosowany dotychczas tylko w wozach osobowych i lekkich ciężarowych, nawale kardana, został przcznaczony do miękkiego umocowania podstawy kolumny kierownicy w ciężarówce „Saurer" 5 ton. (AZ).



Przegub elastyczny na kolumnie kierownicy „Saurer".

PRAKTYCZNA MOTO-»HULAJNOGA«



Najnowszy popularny scooter francuski Bernadet, posiada całkowicie kryty motor 125 ccm. Waga tej „zmotoryzowanej hulajnogi" wynosi 60 kg, szybkość 70 km/godz. i zużycie 2,5 l na 100 km.

Nowości techniczne

NAPĘD TURBINOWY

Silnik turbinowy jako napęd samochodu coraz bardziej zaprząta umysły fabrykantów i konstruktorów. Ze względu na posiadaną praktykę w budowie silników turbinowych dla lotnictwa, fabryki Rolls-Royce, Rover i Vauxhall prowadzą najbardziej rozwiniętą akcję prób i doświadczeń. Pomimo iż od silnika lotniczego do samochodowego jest długa droga przekonstrowania, to jednak fabryka Rover, wypuściła już prototypy turbiny zamontowane zamiast silników tłokowych czterocylindrowych. Wykonanie turbiny jest bardzo ciężkie i skomplikowane. Czym mniejsza średnica tym większa ilość obrotów. Dlatego też np. produkcja turbin do lokomotywy jest łatwiejsza i firma Brown Boveri buduje takie już od paru lat. Małe turbiny wymagają jednak specjalnych materiałów i niezwykle długich badań i doświadczeń.

Pierwszy rodzaj prototypu, to silnik „Centrax" o mocy 160 KM. Turbina tego silnika składa się ze sprężarki, obudowy turbiny, komór spalania, rozrusznika, filtrów powietrza i aparatu podającego paliwo. Sprężarka jest ośmiorzędowa typu rotacyjnego połączona z przewodami tłoczącymi powietrze do siedmiu komór spalania. Paliwo jest wstrzykiwane przez dysze umieszczone na obwodzie odbudowy turbiny. Jest to najszersze miejsce całego silnika i wynosi około 40 cm. Wyloty komór spalania skierowane są na właściwą turbinę o trzyrzędowym wirniku, osadzonym na tym samym wale co sprężarka. Drugi prototyp to turbina o zakresie obrotów, dających dobry ciąg, od 17 do 35 tys. na minutę. Moc turbiny pozwala na zlikwidowanie skrzyni biegów. Zaletą silników f-my Rover jest ich mała waga. Podczas gdy silnik tłokowy o mocy 160 KM ważył około 400 kg., to turbinowy tylko 136, co daje stosunek kg/km — 0.85 : 1. Wadą zaś jest ich długość, sięgająca około 1,5 metra, nie zezwalająca na swobodne umieszczenie w wozach osobowych. Również zużycie paliwa wyższe o 50% niż w tłokowym silniku jest jednym ze słabych punktów. W stadium prób jest jeszcze jeden silnik „Rover", który przeszedł już 60 godzin na hamowni. Turbina tego silnika ma średnicę 13 cm i około 55.000 obr./min. Długość całego zespołu wynosi 90 cm., szerokość 45 cm.

Silnik ten ma tylko jedną komorę spalania. Badania i próby trwają, jednak według fachowych pism angielskich trzeba będzie odczekać przynajmniej lat 5, aż turbinowe silniki do samochodów rozpowszechnią się w produkcji seryjnej.

Przede wszystkim dążyć się będzie do obniżenia cen produkcji i zmniejszenia zużycia paliwa.

A. Żym.

Zestawienie cieplnych wartości świec

GWINT 14 mm.

Bosch rozbieraln.	Bosch nierozb.	AC	Champion	Autolite	Beru
DM- 95-T-1	W- 95-T-1	47	I-4	A-11	95 b/16
DM-145-T-1	W-145-T-1	46-45	I-5, I-8, H-10	A-9, A-7, AL-7, AN-7	145 /a-16
DM-175-T-1	W-175-T-1 W-175-A-1	44	I.9, H-10	A-7, A-9, AL-7, AN-7	175 /a-16
DM-225-T-1	W-225-T-1	43	I- 10 Com H- 9 Com IA-11	A- 5	225 /a-16
DM-240-T-1	W-240-T-1	43	I- 10 Com H- 9 Com	A- 7	325 /b-16
DM-265-T-1	W-260-T-1	43	IA-11		

GWINT 10 mm.

Bosch rozbieraln.	Bosch nierozb.	AC	Champion	Autolite	Beru
	U- 95 T-1-2	108			
	U-5 T-1-2	106	Y-6	P-6	
	U-175 T-1-2	104	Y-5	P-6	K-175 b/19

U naszych przyjaciół

TRADYCYJNY MOTO-CROSS dookoła Moskwy

Motocyklowy wyścig terenowy na trasie 500 km został zorganizowany i przeprowadzony przez Komitet do spraw Kultury Fizycznej w Moskwie. W niedzielę o godz. 3.00 nad ranem na 21 kilometrze szosy Dymitrowskiej odbył się start. Na znak startera ruszyło do walki kilkanaście drużyn na solówkach i motocyklach z przyczepkami.

Drużyna klubu Dynamo w składzie: Karniejew, Karol, Baranow, Abramow i Milne na ZI 350 ccm z miejsca ruszają w szalonym tempie, aby wysunąć się naprzód i jak najdalej oderwać się od przeciwników. Jednak dynamowcy nie mają szczęścia. Po 20 km Milne ma uszkodzony iskrownik. Drużyna zatrzymuje się, ponieważ bez jednego zawodnika nie ma po co jechać. Regulamin bowiem zalicza czas drużynie według ostatniego zawodnika.

Dynamowców minęli już zawodnicy klubu WWS w składzie: Jurkow, Filin, Kukin, i Owczynkin. Wszyscy na motocyklach IŻ-350. Ponad 2 godz. straciła drużyna Dynamo na naprawę uszkodzenia w maszynie Milnego.

Tymczasem daleko przed nimi rozgorzała walka. Na czoło wysunęła się II-ga drużyna Dynamo na motocyklach z przyczepkami. Niestety i oni mają uszkodzenie. W tym czasie mija ich drużyna WWS.

Zawodnicy zbliżają się do mety.

Na 11-tym kilometrze szosy podolskiej tłumy widzów zgromadziły się, aby powitać zwycięzców. W kolegium sędziowskim zasiadał jako przewodniczący generał lotnictwa W. I. Stalin. Pierwsza wpada na metę II-ga drużyna Dynamo jadąca na motocyklach M-72 z wózkami w składzie:

kierowca Czereniszkin, pasażer Dubinin, Kosmałow — Kiślakow, Kuprianow — Stiepanow, Konowałow — Dubski. Swoją brawurową jazdą II drużyna Dynamo w crossie na 500 km zdobyła I-sze miejsce w kategorii 750 cm z wózkami w czasie 10 godz. 56 min. 6 sek. osiągając równocześnie najlepszy czas dnia.

I-sze miejsce w kategorii solówek do 750 na motocyklach M-72 — zajęła drużyna Akademii Mechanizacji i Motoryzacji im. Stalina w czasie 11 godz. 12 min. 34 sek.

II-gie miejsce zajęła drużyna WWS w czasie gorszym o 7 min. i 20 sek.

W kategorii 350 cm I-sze miejsce zajęła pierwsza drużyna WWS w czasie 11 godz. 45 min. i 30 sek.

II-gie miejsce — drużyna Dynamo w czasie 12,06,29.

W kategorii do 125 cm jechała tylko jedna drużyna WWS na motocyklach kawrowskiej fabryki. Miała ona za zadanie przebyć trasę w czasie niegorszym o 30% od wyniku zwycięzcy. Zadanie zostało wykonane. Trasa została przebyta w czasie 15.28.40

W crossie brało udział 18 drużyn z których 12 ukończyło wyścig.

elk.

Raid „Jeseniky" w CSR

Czechosłowacki świat motorowy uczestniczył licznie w wielkim raidzie „Jeseniky" zorganizowanym przez AKRCS.

Impreza ta, odbywająca się od szeregu lat gromadziła rok rocznie na starcie najlepszych motocyklistów i automobilistów Czechosłowacji. Trasa długości 720 km wiodła z miasta Jeseniky w większości okolicami górskimi. Różnorodność nawierzchni, wysokie przeciętne, próba szybkości górskiej i odcinki ciężkiego terenu, dały naprawdę możność wszechstronnego wykazania zdolności zawodników. Na 192 zgłoszonych uczestników, wystartowało 158.

Podkreślić należy z uznaniem, iż po raz pierwszy uczestnicząc w raidzie dwa prototypy Jawy sportowej — 500 cm OHC—Twin, prowadzone przez zawodników Dusila i Bednara ukończyły raid na 0 punktów, zdobywając złote medale. Moc i szybkość Jawy 500 zademonstrował Dusil na próbie szybkości górskiej osiągając najlepszy czas dnia — 5 min. 55. Rekord tej trasy 5.07 należy do zawodnika Pohla na Bugatti (ustawiony w roku 1936). Trasa tej próby wiedzie na wierzchołek zwany ECCE HOMO i znana jest dobrze najlepszym motocyklistom Europy.

Rezultaty raidu tak z punktu widzenia technicznego jak i sportowego okazały się jak najlepsze. Niewielka ilość maszyn, które odpadły, świadczy o stale wzrastającej wartości i klasie sprzętu czeskiego. Organizacja na najwyższym poziomie, kontrola czasu bez zarzutu. Jedynym słabym punktem, który tak widzom jak i zawodnikom popsuł humor, był sprawozdawca radiowy. Okazało się potem iż był on pierwszy raz w życiu na... raidzie motocyklowym.

A. Żymirski



SPORT

Więcej imprez tego typu

PODOBAŁ SIĘ NAM RAID
PRZEZ WARMIĘ i MAZURY

III Motocyklowy Raid do Morza pod protektoratem Marszałka Żymierskiego zgromadził na starcie 132 zawodników, w tym prawie połowę wojskowych.

Organizowany przez WKS Legia raid miał na celu wyprowadzenie większej ilości zawodników wojskowych na szeroką widownię sportu motorowego, jak również, wypróbowanie jeźdźców cywilnych w tym biegu o typie patrolowym.

Na skutek deszczu, który od startu do mety nie opuszczał zawodników, przeciętne wyznaczone regulaminem stały się bardzo trudne do uzyskania i cała impreza nabrała charakteru ciężkiego, szkoleniowego raidu.

Bezpośrednio po przybyciu na metę do Gdyni, zawodnicy odbywali próbę zręczności. Na mokrym i bardzo śliskim asfalcie uzyskanie dobrego wyniku było rzeczą trudną. Pierwszy na metę przybył Dąbrowski Jerzy. Za nim po dłuższej przerwie Markowski.

Na trasie nie obeszło się bez wypadków. Tak więc Markowskiemu zajechał drogę wóz konny. Chcąc uniknąć poważniejszej kraksy, Markowski gwałtownie zahamował i skręcił, poślizgiem wpadając pod wóz, który tylnymi kołami przejechał przez motocykl.

Gorszy wypadek przytrafił się Cieszkowskiemu, który po prowizorycznej naprawie uszkodzeń dojechał do mety, budząc ogólne zaciekawienie „pokiereszowanym" przodem swojego motocykla.

Patrole wojskowe też nie obeszły się bez wypadków, jednak dzięki wyćwiczeniu w jeździe zespołowej, szybko usuwano uszkodzenia, pomagając sobie nawzajem, co wpłynęło dodatnio na punktację.

Po przybyciu na metę kilku motocykli w klasie 350 ccm, zaczęli nadjeżdżać zawodnicy wojskowi.

W typowym wojskowo - patrolowym szyku jeden za drugim, zjawiali się na mecie członkowie poszczególnych patroli. Przemoczeni do ostatniej nitki i zmęczeni ciężką i śliską drogą, czekali na odbycie próby zręczności, z uśmiechem udzielając odpowiedzi na liczne pytania. Podczas próby zwracali ogólną uwagę swoją postawą, jadąc bardzo pewnie i spokojnie, wykazując doskonałe wyszkolenie i opanowanie techniki jazdy. Zawodnicy wojskowi pokazali, że ich treningi i jazdy szkoleniowe dały znakomite rezultaty, zdobywając pierwsze miejsce w klasyfikacji zespołowej.

Patrol nr 30 z Wrocławia, jadący w składzie: por. Koleczek, ppor. Mikołajczyk i ppor. Bieniek, zdobył puchar przechodni Marszałka Żymierskiego, bijąc wiele innych patroli, w skład których wchodzili znani i renomowani zawodnicy.

II miejsce zajął patrol nr 2[illegible] PKM - Ogniwo Warszawa, w składzie: Dąbrowski, Brunt St. i Kamiński — 24 pkt. karne.

III miejsce — Skra Okręcie w składzie: Kupczyk, Rusiniak i Markoski — 64 punkty karne.

Jak wiemy z wyników raidu w kategorii 250 ccm na pierwszych miejscach ulokowali się zawodnicy wojskowi, co w pełnej rozciągłości potwierdza sukces uzyskany przez wojsko w jeździe patrolowej stanowiącej główne zadanie raidu.

W kategorii 125 ccm motocykle produkcji krajowej SHL były najlepsze, zajmując wszystkie pierwsze miejsca.

Okazuje się, że stać nas na dobry motocykl własnej produkcji. Specjalnie przyszykowane SHL-ki jak również i maszyny produkcji seryjnej doskonale zdały egzamin na długiej i trudnej ze względu na niepogodę trasie.

Już niedługo polski jeździec, na polskim motocyklu, będzie mógł śmiało stawać do imprez międzynarodowych i imprezy te wygrywać.

Reasumując powyższe, można stwierdzić, że raid wypełnił dobrze swoje zasadnicze założenia.

W wojskowych uczestnikach raidu polski sport motorowy zyskał wielu doskonałych jeźdźców. Dowiedli oni, że wojsko potrafi wyszkolić zawodników, z którymi muszą się liczyć wszystkie inne kluby.

Zawodnicy cywilni pokazali, że w imprezie typu specjalnie wojskowego też mają coś do powiedzenia, i że w razie potrzeby z powodzeniem będą mogli zasilić szeregi armii zmotoryzowanej.

Wskazanym byłoby, aby raidy tego typu, jak również i motocrossy były organizowane jak najczęściej, w jak największych obsadach, tak wojskowych jak i cywilnych.

W Związku Radzieckim imprezy tego typu są na porządku dziennym, gdyż tylko połączenie raidu szosowego z terenem daje pełny obraz zadań, jakie może spotkać w swojej służbie każdy żołnierz - motocyklista i wszechstronny sportowiec motorowy.

Pozwoli nam to również na stałą kontrolę sprzętu motorowego, jego zalet i wad przy eksploatacji na różnorodnym terenie. Naczelne władze sportu motorowego, jak również odpowiednie czynniki wojskowe po udanym doświadczeniu tegorocznego raidu z pewnością przystąpią do częstszego urządzania imprez typu patrolowego i terenowego dla zawodników cywilnych i wojskowych. Zyska na tym sport motorowy i zmotoryzowana armia.

elk.



Czołowy nasz zawodnik St. Brun zdobywca złotego medalu w tegorocznym raidzie na swej SHL-ce.



Mimo zmęczenia i ciężkich warunków raidu zawodnicy wojskowi są uśmiechnięci — wykonali zadanie, a patrol jest razem na mecie w Gdyni. Na zdjęciu: Sier. Zondek. szer. Sordyl i ppor. Dworek Zygmunt.

TAMS — raid pokoju zakończony

Jeden z największych raidów samochodowo-motocyklowych w bieżącym roku odbył się w dniach 4 — 5 lipca na terenie CSR.

Bazą główną „Raidu Pokoju" był Stary Smokowiec, w wysokich Tatrach czeskich. Najliczniej reprezentowana Czechosłowacja — około 150 pojazdów, była głównym organizatorem i przez jej tereny przechodziło około 700 km trasy, bardzo dobrze wskazywanej i ubezpieczonej. Węgry zgłosiły około 24 zawodników, przygotowując trasę po swej stronie na przestrzeni 110 km.

Polska reprezentowana była przez zespół narodowy w składzie: Brun, Dąbrowski i Żymirski na motocyklach Triumph.

Trasa po naszej stronie wyniosła 70 km. W 80% raid obejmował drogi górskie w Wysokich Tatrach, dając wyjątkowo piękne i malownicze widoki. Co prawda nawierzchnia szutrowa, ustawiczny kurz i jak na górskie serpentyny duża przeciętna 55 km/godz. nie pozwalały rozkoszować się okolicą. Ze strony czeskiej obserwowaliśmy bardzo liczny udział zespołów wojskowych, tak na motocyklach Jawa-250, jak i na samochodach Skoda-1101. Wozy Tatraplan i Aero-Minor były obsadzone przez zespoły klubowe i fabryczne.

W wyniku ogólnym na 180 startujących pojazdów (w tym około 40 samochodów) nie zostało sklasyfikowanych 50, bądź to dlatego, iż nie ukończyło raidu, lub dlatego, iż przybyło z zapasem 60 punktów karnych, co równało się wykluczeniu. **Polska uzyskała duży sukces zajmując drugie miejsce w klasyfikacji zespołowej w klasie IV, za zespołem fabrycznym Jawa. Indywidualnie Brun i Dąbrowski uzyskali złote medale, Żymirski — srebrny (dziesięć pkt. karnych).**

Biorąc ilość startujących do ilości kończących raid, wynik osiągnięty przez Polskę jest najlepszy, bo 3-ch zawodników wystartowało i 3-ch ukończyło w czasie regulaminowym. Takiego wyniku nie osiągnęli ani Czesi, ani Węgrzy, gdyż pierwszych dojechało około 70%, a Węgrów 55%. W konkurencji samochodów brały udział dwie zawodniczki na Aero-Minor i jedna na Alfa-Romeo.

Te trzy zawodniczki uzyskały duże uznanie współuczestników raidu, gdyż dojechały bez wypadków na 0 punktów karnych, zdobywając złote medale.

Ża.

Wyniki techniczne III ELIMINACJI do wyścigowych mistrzostw Polski

Z braku miejsca obszerne sprawozdanie z wyścigów w Krakowie podamy w numerze następnym.

Bieg I: motocykle do 130 ccm — 9 okrążeń — 21,96 km: 1) Jankowski (Polonia Bytom) — 16.45,09; 2) Hennek (Stal Katowice) — 16.45,95; 3) Szczurowski (Gwardia Bydgoszcz) — 17.43,6; 4) Nowak (Ogniwo Kraków); 5) Kozirowski (Unia Poznań); 6) Hennek J. (Stal Katowice); 7) Bartoszek (Budowlani Opole); 8) Wronowiecki (Włókniarz Kraków); 9) Puzio (Skra Okęcie Warszawa); 10) Leszczyński (Kolejarz Poznań).

Bieg II — motocykle do 250 ccm — 15 okrążeń — 36,6 km Startowało 16: 1) Wodnicki (Gwardia Kraków) — 25.53,2; 2) Hołubowicz (Budowlani Opole) — 26.33,3; 3) Michalski (PKM Kołobrzeg) — 29.11,6; 4) Suder (Legia Warszawa); 5) Płoszyca (Gwardia Kraków); 6) Śliwiński (Włókniarz Kraków).

Bieg III — motocykle do 350 ccm — 15 okrążeń — 36,6 km. Startowało 12 motocyklistów. 1) Brun (PKM Warszawa) — 22,18,4; 2) Sierosławski (Gwardia Kraków); 3) Kupczyk (Okęcie Warszawa); 4) Antoniewicz (Unia Zielona Góra); 5) Bukowski (Gwardia Poznań); 6) Drabik (Związkowiec Kraków).

Bieg IV — motocykle ponad 350 ccm — 15 okrążeń — 36,6 km, 12 startujących: 1) Koprowski M. (Gwardia Kraków) 21,14,9; 2) Mieloch (Gwardia Poznań) 21,23,1; 3) Markowski (Okęcie) 21,26,2; 4) Bębenek (Związkowiec Kraków); 5) Żymirski (Okęcie Warszawa); 6) Dąbrowski (PKM) Warszawa).

PIĘĆ LAT LUDOWEGO SPORTU



Dziś polski sport motocyklowy może już poszczycić się poważniejszymi sukcesami zagranicą. Ostatnio nasi reprezentanci A. Żymirski, St. Brun i J. Dąbrowski zajęli na TAMS drugie miejsce. (patrz art. na str. 7).

OKUPACJA hitlerowska zniszczyła całkowicie nasz i tak słaby za „sanacyjnych" czasów sport motorowy. Szereg znanych jeźdźców zginęło w obozach śmierci. Zniszczone zostały podstawy organizacyjne i materialne przez rozwiązanie i konfiskatę mienia zrzeszeń sportowych.

Przed Polską Ludową stanęło trudne zadanie — odbudowy sportu motorowego i przystosowania go do potrzeb nwego ustroju społecznego. Już pierwsze wypowiedzi władzy ludowej stwierdzały KONIECZNOŚĆ OPARCIA SPORTU NA UDZIALE W NIM NAJSZERSZYCH MAS LUDOWYCH, UCZYNIENIA ZEŃ ELEMENTU POMOCY W ROZWOJU ŻYCIA GOSPODARCZEGO, NA SZKOLENIU KADR ZAWODOWYCH I WZMOŻENIU OBRONNOŚCI KRAJU.

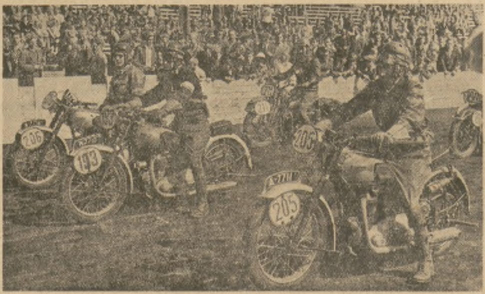
Tworzenie zrzeszeń motorowych zbiegło się więc równocześnie z gruntowną ich przebudową. Likwidacji uległa elitarność organizacyjna, jaka cechowała przedwojenne kluby, z dawnym Automobilklubem Polski na czele. Zmieniony i zastąpiony został kierunek sportu, który bazował głównie na turystyce, na wyżywaniu się pojedyńczych kapitalistów — posiadaczy samochodu oraz „zawodnictwie" drobnej grupy „mistrzów".

NOWY sport ludowy zrodził się z myślą aby odrazu — dzięki szeroko podjętej akcji szkolenia młodzieży — zapewnić państwu młode dobrze wyszkolone kadry pracowników motoryzacji. Aby — dzięki szeregowi specjalnych imprez — DOPOMÓC, TAK PRZEMYSŁOWI, JAK I POJEDYŃCZEMU KIEROWCY W ZDOBYCIU KONIECZNYCH DOŚWIADCZEŃ, ODNOSZĄCYCH SIĘ ZARÓWNO DO ZMIAN KONSTRUKCYJNYCH, JAK I UMIEJĘTNOŚCI JAZDY I STOSOWANIA CODZIENNYCH OSZCZĘDNOŚCI.

Oparcie klubów sportowych na pionie Związków Zawodowych i ścisłej z nimi współpracy dało sportowi motorowemu silną bazę ideologiczną oraz pozwoliło w krótkim czasie na rozbudowę p.arku maszyn, bibliotek fachowych i urządzeń szkoleniowo-warsztatowych, przyczyniając się jednocześnie do wychowania młodzieży robotniczej i chłopskiej w duchu socjalizmu przygotowując ją do pracy w rozbudowującej się motoryzacji i zmechanizowanym rolnictwie.

RÓWNOCZEŚNIE szeroki napływ kadr pozwolił nam na wyłonienie szeregu nowych talentów sportowych w tej ilości w jakiej nie byłoby to nigdy możliwe w „przedwrześniowych" latach. Nasze nowe talenty to nie tylko „jeźdźcy" **Ludowy sport wymaga wszechstronnego wyszkolenia motorowego. Dziś może je uzyskać każdy sportowiec przy pomocy wykładów i zajęć w warsztatach klubowych,** które zastąpiły ,herbatki towarzyskie", odgrywające główną rolę w działalności przedwojennych klubów.

Na starcie widzimy już przeważnie zawodników na maszynach klubowych. Zrzeszenia sportowe przy Związkach Zawodowych zaopatrują swych członków w nowoczesny sprzęt. Jeszcze nigdy w Polsce nie mieliśmy tyle szybkich, wyczynowych motocykli, co obecnie. Na zdjęciu zawodnicy „Związkiwca" Skra—Okęcie—Warszawa: Markowski, Rusiniak i Żymirski na sportowych Triumphach.





Zakopiańscy narciarze wykazali, że doskonale czują się w lecie na motocyklach. Tadeusz Kwapień, akademicki mistrz świata, z łatwością pokonuje przeszkody na próbie zręczności w stolicy Tatr.

Wielka ilość nowych talentów i wszechstronne ich przygotowanie stało się przyczyną, że w przeciągu krótkiego czasu mogliśmy odnieść pierwsze międzynarodowe sukcesy, uzyskanie złotych medali na Międzynarodowej Sześciodniówce przez Dąbrowskiego i Bruna, zwycięstwo w Międzynarodowym Maratonie naszego narodowego zespołu, sukces ekipy Willysów w Raidzie AP dookoła Polski.

Motorowy sport polski przystąpił jednocześnie energicznie do organizowania nowych imprez, dobrze przystosowanych do naszych potrzeb gospoadrczych. Krajoznawczo-przyjemnościowe raidy przedwojennych „klubowców" zastąpione zostały raidami terenowymi, szkolącymi młodzież i przyczyniającymi się do wzmożenia obronności. „Konkursy piękności" (futer żon kapitalistów — przyp. Red.), zastąpiliśmy próbami oszczędności paliwa i umiejętności kierowcy. Zamiast „paniczyków", na metach zawodów znaleźli się nowi zwycięzcy, starzy kierowcy — członkowie Związku Zawodowego Transportowców i młodzież z brygad „SP".

WRAZ ze zmianą linii rozwojowej sportu motorowego wzrosla niesłychanie ilość zrzeszonych sportowców. W przeciągu 5 lat zrzeszyliśmy ich trzykrotnie tyle, ile sanacja za lat 20.

Rozbudowane zostały również nowe, mało znane u nas przed wojną, gałęzie sportu motorowego, jak wyścigi żużlowe, w których już w pierwszym roku stworzenia bazy związkowej dla tego sportu, odnieśliśmy zwycięstwo nad jednymi z najlepszych żużlowców Europy — Czechami.

Ścisłe związanie ludowego sportu motorowego z naszą walką o socjalizm i nowy ustrój społeczny, stwarza mu po raz pierwszy realne możliwości szybkiego rozwoju. Rozwój przemysłu motoryzacyjnego u nas i w krajach demokracji ludowej, dostarczającego w coraz większej ilości sprzętu sportowego, entuzjazm szerokich warstw garnącej sie do motoryzacji młodzieży, daje gwarancję, że sport motorowy wypełni rówineż w przyszłości zadania, jakie przed nim stoją w ludowym państwie.

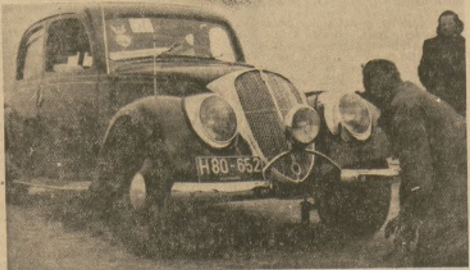
ZBIGNIEW WILAMOWSKI

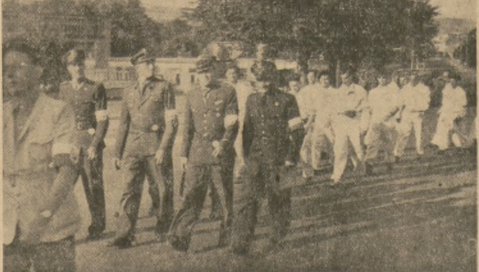
W ramach kontaktów zagranicznych nawiązaliśmy również stosunki sportowe ze Szwedami. Start zawodników obcych u nas, wpływa korzystnie na rozwój sportu motorowego. Żużlowynajazd rozpoczęły: drużyna szwedzka wyładowuje się na Dworcu Głównym w Warszawie. Ścisły kontakt utrzymujemy stale z Czechosłowacją. Po kilku udanych wspólnych imprezach gościli w Zakopanem organizatorzy wspólnego „Raidu Pokoju —TAMS", członkowie komisji sportowej SAK z płk. Raslą na czele.





Imprezy samochodowe przeprowadzane w roku bieżącym przez wszystkie oddziały AP mają teraz przede wszystkim charakter szkoleniowo-zaprawczy. Zmiana koła (na zdjęciu) jest punktowana na równi z orientacją w terenie i opanowaniem w prowadzeniu maszyny. Udział w JJK wzięli kierowcy zawodowi i młodzież. Masowość imprez motorowych oraz udział w nich zawodników wojskowych z każdym dniem przybiera na sile. Na startach widzimy już często ponad sto maszyn, startujących w różnych kategoriach. W roku ubiegłym prawie 70 osobowa grupa sportowców, z wojskowymi na czele, defilowała w Gottwaldowie w dniu rozpoczęcia Międzynarodowego Maratonu Motocyklowego.





„Za kierownicą". Wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa". Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89400, wewn. 172. Administracja Warszawa Al. Jerozolimskie 55. Druk. Z. G. P. W. Zam. Nr 1168-B-81652